



**TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT
ATAS KERUGIAN AKIBAT KECELAKAAN
PESAWAT UDARA KOMERSIL**

OLEH :

GOPINDA
616110105

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu persyaratan
memperoleh gelar sarjana hukum pada
Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Mataram

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
MATARAM
2020**

LEMBAR PENGESAHAN DOSÈN PEMBIMBING

JUDUL

**TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNGJAWAB PENGANGKUT
ATAS KERUGIAN AKIBAT KECELAKAAN
PESAWAT UDARA KOMERSIL**



Pembimbing Pertama


SAHRUL, SH., MH
NIDN 0831128107

Pembimbing Kedua


EDIYANTO, SH., MH
NIDN 0803128501

HALAMAN PENGESAHAN DOSEN PENGUJI

**SKRIPSI INI TELAH DISEMINARKAN DAN DIUJI OLEH
TIM PENGUJI**

PADA HARI JUMAT, 24 JULI 2020

Oleh

DEWAN PENGUJI

KETUA
RENA AMINWARA, SH., M.Si
NIDN. 0828096301

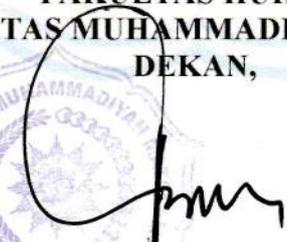
ANGGOTA I
SAHRUL, SH., MH
NIDN. 0831128107

ANGGOTA II
EDI YANTO, SH., MH
NIDN. 0803128501



Mengetahui:

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
DEKAN,



RENA AMINWARA, SH., M.Si
NIDN. 0828096301

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Gopinda

NIM : 616110105

Tempat dan Tgl Lahir : Maronge, 26 Juli 1996

Alamat : Punia Mataram

Bahwa skripsi dengan judul “Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerugian Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Komersil” adalah benar hasil karya saya. Dan apabila terbukti skripsi ini merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain (plagiat) maka gelar Sarjana Hukum yang saya sandang, dapat dicabut kembali.

Mataram, Agustus 2020

Penyusun,



Gopinda
616110105



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : upt.perpusummat@gmail.com

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GOPINDA
NIM : 616110105
Tempat/Tgl Lahir : Maronge 12.6 Juli 1996
Program Studi : SI
Fakultas : Hukum
No. Hp/Email : 085 205 206 631
Jenis Penelitian : Skripsi KTI

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerugian Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Komersil

Segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 18 Agustus 2020



GOPINDA
NIM. 616110105

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

Iskandar, S.Sos. M.A.
NIDN. 0802048904



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906

Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : upt.perpusummat@gmail.com

**SURAT PERNYATAAN BEBAS
PLAGIARISME**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GOPINDA

NIM : 616110105

Tempat/Tgl Lahir : Maronge / 26 Juli 1996

Program Studi : S2

Fakultas : Hukum

No. Hp/Email : 085 205 206 631

Judul Penelitian : - Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung jawab
Pengangkut Atas Kerugian Akibat Kecelakaan
Pesawat udara Komersil.

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain 44%.

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari karya ilmiah dari hasil penelitian tersebut terdapat indikasi plagiarisme, saya *bersedia menerima sanksi* sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 18 Agustus 2020

Penulis


METERAI
TEMPEL
66D04AHF594584324
6000
ENAM RIBU RUPIAH
GOPINDA -
NIM. 616110105

Mengetahui,

Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos.,M.A.

NIDN. 0802048904

MOTO

Belajarliah Dengan Sungguh-Sungguh,
Tapi, Jangan Pernah Lupa Dengan Yang Lima Waktu.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat dan hidayahNya sehingga penulisan dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerugian Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Komersil”.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bimbingan, bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Penulis menyadari bahwa bimbingan, bantuan dan dorongan tersebut sangat berarti dalam penulisan skripsi ini. Sehubungan dengan hal tersebut diatas penulis menyampaikan hormat dan terima kasih kepada:

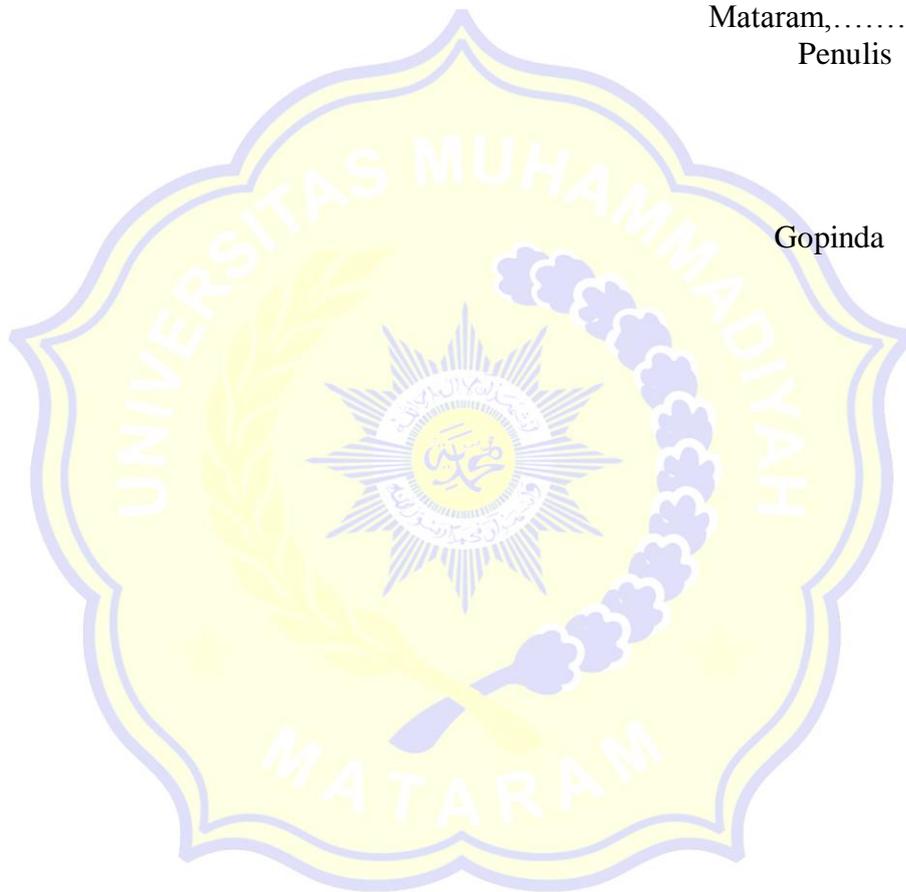
1. Ibu Rena Aminwara, S.H.,M.Si., selaku Dekan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram dan sebagai dosen penguji saya.
2. Bapak Sahrul, S.H.,M.H., selaku dosen pembimbing pertama.
3. Bapak Edi Yanto, S.H.,M.H., selaku dosen pembimbing kedua.
4. Ibu Anis Prima Dewi S.H.,M.H., selaku ketua Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.
5. Bapak Ady Supryadi, S.H.,M.H., selaku Sekretaris Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.
6. Seluruh dosen dan staf di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.
7. Kedua orang tua saya tercinta yang telah mendoakan saya .
8. Keluarga yang selama ini mendukung dan mendoakan saya atas semangat dan motivasinya serta orang yang saya sayangi.

9. Teman-teman saya serta rekan- rekan mahasiswa seperjuangan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangannya. Oleh karena itu, segala bentuk kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan demi penyempurnaan skripsi ini.

Mataram,.....2020
Penulis

Gopinda



ABSTRAK

TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ATAS KERUGIAN PIHAK KETIGA AKIBAT KECELAKAN PESAWAT UDARA

Salah satu upaya untuk memberikan tanggung jawab pengangkut kepada pihak ketiga, khususnya dari risiko kecelakaan pesawat udara adalah memberikan ganti rugi kepada pihak ketiga. Tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab pengangkut atas kerugian pihak ketiga akibat kecelakaan pesawat udara, Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat ditempuh oleh pihak ketiga atas kerugian akibat kecelakaan pesawat udara. Jenis penelitian ini adalah ini adalah penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-Undangan dan buku-buku, sedangkan teknik pengumpulan data yaitu dengan studi kepustakaan. Metode analisis yang digunakan adalah analisis diskriptif kualitatif

Berdasarkan hasil penelitian ini, menunjukkan bahwa bentuk tanggung jawab pengangkut atas kerugian pihak ketiga akibat kecelakaan pesawat udara, dilihat dari beberapa regulasi diantaranya KUHPerdara, KUHD, UU Nomor 1 Tahun 2009, tentang Penerbangan, Permenhub Nomor 77 Tahun 2011, OPU 1939, bahwa pada dasarnya hal tersebut merupakan tanggung jawab pengangkut. Apabila pengangkut tidak bertanggung jawab maka sesuai dengan Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 pihak ketiga dapat mengajukan upaya hukum, baik ke pengadilan maupaun di luar pengadilan, dengan melengkapi dokumen pendukung serta surat keterangan dari pihak yang berwenang. Upaya hukum harus diajukan dalam jangka waktu dua minggu, terhitung sejak terjadinya kejadian.

Kata Kunci: *Tanggungjawab, Pengangkut, Kerugian, Pihak Ketiga.*

ABSTRAK

JURIDICAL STUDIES OF THE CARRIER'S RESPONSIBILITY THE LOSS OF AN ACCIDENT COMMERCIAL AIRCRAFT

GOPINDA

One of the efforts to give the carrier responsibility to a third party, especially from the risk of an airplane accident, is to provide compensation to a third party. The purpose of this research was to determine the form of carrier responsibility for third party losses due to aircraft accidents and to find out legal remedies that can be taken by third parties for losses due to aircraft accidents. This type of research was a normative juridical with the approach of legislation and literatures. The technique of collecting data was a literature study. The analysis method used was descriptive qualitative.

Based on the results of this study, it showed that the form of carrier responsibility for third party losses due to aircraft accidents, seen from several regulations including the Civil Code, KUHD, Law Number 1 the Year 2009, on Aviation, Minister of Transportation Regulation Number 77 the Year 2011, OPU 1939, that basically, it is the responsibility of the carrier. If the carrier is not responsible, according to the Minister of Transportation Regulation Number 77 the Year 2011, the third party can file legal remedies, either to the court or outside the court, by completing supporting documents and a certificate from the competent authority. Legal remedies must be filed within two weeks of the incident.

Keywords: responsibility, carrier, loss, the third party.



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iii
PERNYATAAN	iv
MOTTO	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK.....	viii
ABSTRAK.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
BAB 1 PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Pengangkutan.....	7
1. Pengertian Pengangkutan.....	7
2. Pengertian Pengangkutan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009	8
3. Pengertian Pengangkut Menurut Para Ahli.....	10
4. Pengertian Penumpang dan Pihak Ke III.....	12
5. Pengertian Perjanjian Pengangkutan	13
6. Asas-Asas Hukum Pengangkutan	15
7. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan	19
8. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan.....	22
B. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan.....	23
1. Aspek-Aspek Perlindungan Hukum.....	23
2. Tanggung Jawab Pengangkutan Menurut Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) Staatblad 1939-100.....	24

3. Tanggung Jawab Pengangkut dalam peraturan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009.....	26
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	27
B. Metode Pendekatan	27
C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum	28
D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	29
E. Analisis Bahan Hukum.....	29
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Bentuk Tanggung Jawab Pengangkut atas Kerugian Pihak Ketiga Akibat Kecelakaan Pesawat Udara	30
1. Pengertian Tanggung Jawab Menurut KBBI.....	30
2. Pengertian Tanggung Jawab Menurut Para Ahli.....	32
3. Prinsip Umum Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan.....	33
4. Undang-Undang yang Mengatur Tetang Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga.....	35
B. Upaya Hukum Yang Dapat Ditempuh Oleh Pihak Ketiga Atas Kerugian Akibat Kecelakaan Pesawat Udara	50
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	57
B. Saran.....	58
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang bercirikan nusantara yang disatukan dalam wilayah udara dan perairan, sehingga sangat membutuhkan ketersediaan transportasi yang akan mendukung tercapainya dasar negara Indonesia yaitu persatuan bangsa, dengan ketersediaan angkutan udara, laut dan darat yang baik. Angkutan udara merupakan satu-satunya alternatif sebagai sarana yang cepat, efisien, dan ekonomis bagi pengangkutan antar pulau, antar negara, dan antar benua. Di samping itu, pengangkutan udara juga merupakan sarana yang penting bagi pengembangan pariwisata untuk membawa para wisatawan asing maupun domestik mengelilingi Indonesia¹.

Hukum juga sangat berperan penting dalam keberlangsungan angkutan udara demi menjamin kesetaraan dan kesejahteraan bagi pengguna maupun penyedia angkutan udara tersebut.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada bagian menimbang b mengatakan bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional

¹ E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, 1983, Cetakan III, Alumni, Bandung, hal. 225.

yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa, dan memperkuat kedaulatan negara.

Penerbangan juga dijabarkan lebih lanjut dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan bahwa Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan antara lain adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.

Perkembangan transportasi harus seimbang dengan perkembangan kegiatan kehidupan manusia, baik kualitas maupun kuantitasnya. Kualitas yang dimaksud adalah kenyamanan pengguna transportasi serta penjaminan akan keselamatan dan kesesuaian dengan pembayaran yang telah dibayarkan oleh pengguna transportasi, sedangkan kuantitas yang dimaksud adalah jumlah modal transportasi. Penggunaan transportasi udara menjadi sangat menarik bagi masyarakat karena selain harganya yang kini telah terjangkau oleh masyarakat menengah ke atas dan juga membuat manusia menjadi banyak menghemat waktu karena relatif singkat untuk sampai ke tujuan yang diinginkan dari pada menggunakan transportasi lainnya.

Tetapi kemudahan yang ditawarkan angkutan udara juga menawarkan bahaya yang tinggi, karena jika terjadi kecelakaan mengakibatkan hal yang bisa dikatakan fatal bisa saja terjadi, bukan hanya bagi penumpang tetapi bagi

awak pesawat baik pilot, pramugari dan lainnya. Dengan disusunnya peraturan terkait penerbangan tersebut yang mempunyai tujuan yang telah dianggap dapat membuat penyelenggaraan penerbangan di Indonesia menjadi baik dan memberikan kepastian hukum. Apabila terjadi hal-hal yang memerlukan hukum menjadi dapat dengan mudah diselesaikan, tetapi walaupun demikian tetap saja penerbangan pesawat udara tidak dapat terhindar dari yang namanya persoalan. Berkaitan dengan itu sebagai salah satu ciri pelayanan umum adalah pemberi pelayanan bertanggung jawab dalam arti *liability* dalam hal penerima layanan mengalami kerugian akibat layanan yang diberikan.²

Salah satu persoalan yang sering terjadi dalam penyelenggaraan penerbangan ialah mengenai tanggung jawab hukum apabila terjadi suatu kerugian. Tanggung jawab hukum menjadi suatu hal yang sangat penting bagi pengguna pesawat udara dalam hal pemenuhan haknya, tidak jarang terjadi persoalan mengenai tanggung jawab hukum dalam pelaksanaan penerbangan yang sering kali tidak selalu berjalan dengan mulus sesuai dengan tujuannya dan ada kalahnya menimbulkan suatu hal yang dapat merugikan banyak pihak. Kecelakaan yang dialami oleh angkutan udara tidak hanya dapat menghilangkan nyawa awak pesawat udara dan penumpang serta rusak atau musnahnya barang bawaan angkutan udara tetapi juga dapat mengakibatkan kerugian yang besar dan kehilangan nyawa pula bagi pihak lain di darat tempat jatuhnya angkutan udara tersebut.

² H.K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Bandung: PT. Mandar Maju, 2009. Hal. 15

Seperti salah satu contoh kasus yang terjadi pada Mandala Airlines Penerbangan RI 091, merupakan sebuah pesawat Boeing 737-200 milik Mandala Airline yang jatuh di kawasan Padang Bulan, Medan, Indonesia pada 5 September 2005. Kecelakaan ini terjadi saat pesawat sedang lepas landas dari Bandara Polonia Medan. Pesawat tersebut menerbangi jurusan Medan-Jakarta dan mengangkut 117 orang (112 penumpang dan 5 awak). Penumpang yang tewas berjumlah 100 orang dan 49 orang di darat turut menjadi korban. Sedikitnya 17 orang penumpang dilaporkan selamat.³

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, sebenarnya telah mengantisipasi hal-hal tersebut dengan dimasukkannya bagian kedelapan yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut, mengenai apabila terjadi kerugian baik kerugian atas barang angkutan maupun kerugian penumpang. Sehingga dalam penelitian ini akan membahas mengenai penggantian kerugian terhadap pihak ketiga dalam hal terjadi kecelakaan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sendiri telah mengatur mengenai tanggung jawab terhadap pihak ketiga dalam Pasal 184 mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga. Tetapi dalam hal ini ketentuan tersebut belum memberikan kejelasan mengenai tanggung jawab hukum bagi pihak ketiga, sehingga dianggap kurang memberikan perlindungan hukum bagi pihak ketiga yang tidak ada hubungannya dengan perjanjian pengangkutan udara yang telah diberikan kejelasan mengenai perlindungan hukumnya dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Berdasarkan uraian latar belakang tersebut,

³ Hidayat Purnaman, 2005. *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan PT. Mandala Airline Atas Keselamatan Penumpang*, http://id.wikipedia.org/wiki/Mandala_Airline_Penerbangan_91, diakses pada tanggal, 01 Februari 2020, pukul 20:23 wita

penelitian ini akan membahas mengenai, **“Tinjauan Yuridis Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerugian Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Komersil”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka adapun rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana bentuk tanggung jawab pengangkut atas kerugian pihak ketiga akibat kecelakaan pesawat udara ?
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat ditempuh oleh pihak ketiga atas kerugian akibat kecelakaan pesawat udara ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Adapun tujuan dan manfaat penelitian ini antara lain:

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini antara lain:

- a. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab maskapai pesawat atas kerugian pihak ketiga akibat kecelakaan pesawat udara.
- b. Untuk mengetahui bentuk upaya hukum yang dapat di tempuh oleh pihak ketiga atas kerugian akibat kecelakaan pesawat udara.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini antara lain:

- a. Manfaat akademis

Manfaat secara akademis dari penelitian ini yaitu sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi strata satu (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.

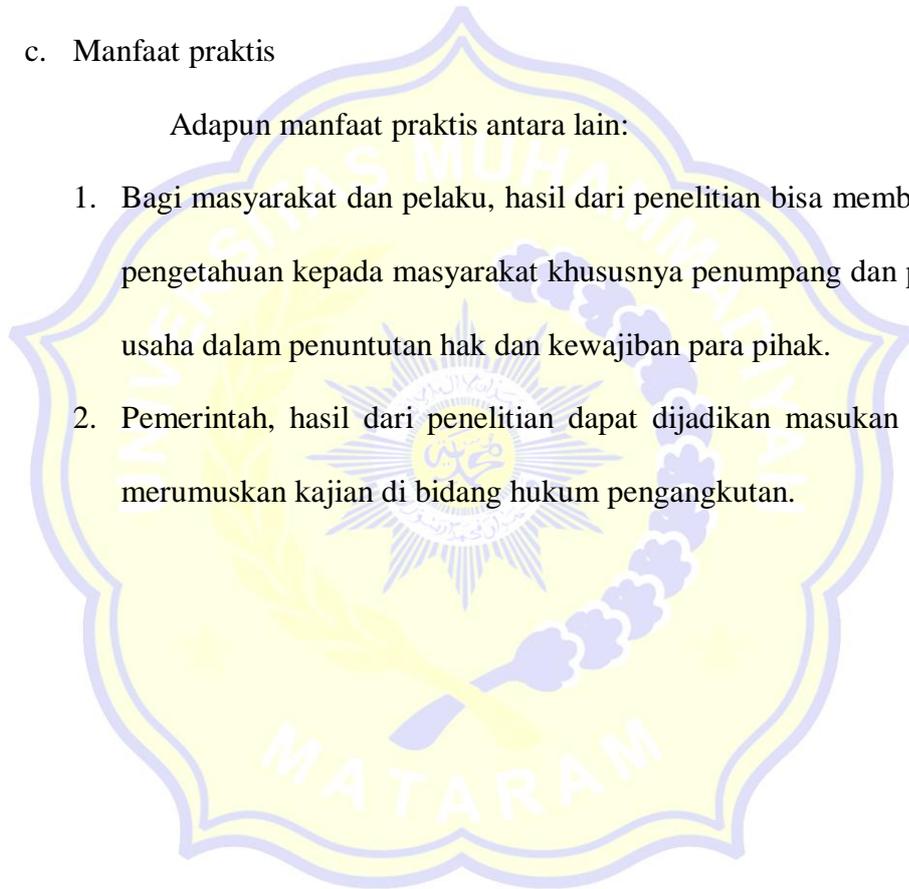
b. Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman serta daya pikir untuk bahan kajian bagi penelitian selanjutnya khususnya mengenai Hukum yang berkaitan dengan hukum pengangkutan pada khususnya menjadi referensi bagi peneliti lain yang ingin meneliti lebih lanjut.

c. Manfaat praktis

Adapun manfaat praktis antara lain:

1. Bagi masyarakat dan pelaku, hasil dari penelitian bisa memberikan pengetahuan kepada masyarakat khususnya penumpang dan pelaku usaha dalam penuntutan hak dan kewajiban para pihak.
2. Pemerintah, hasil dari penelitian dapat dijadikan masukan dalam merumuskan kajian di bidang hukum pengangkutan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Kemajuan penangkutan adalah sebagai akibat kebutuhan manusia berpergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang di butuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan suatu barang. Pengangkutan merupakan salah satu kunci perkembangan pembangunan dan masyarakat.

Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirim atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan dapat disimpulkan sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.⁴

Pengangkutan dalam KUHD adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat angkut, membawa barang atau penumpang dari

⁴ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan Ketujuh Edisi II, Jakarta: Balai Pustaka, 1996, hal. 45.

tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.⁵

Dilihat dari pengertian di atas maka terdapat rangkaian pemindahan dalam arti luas dan dalam arti sempit meliputi kegiatan:

- a. Dalam arti luas, terdiri dari:⁶
 - 1) Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut;
 - 2) Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan; dan
 - 3) Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.
- b. Dalam arti sempit, meliputi: kegiatan membawa penumpang dan/ atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/Bandar udara ke tempat tujuan.

2. Pengertian Pengangkutan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

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

Pengangkutan udara terbagi atas beberapa yaitu:⁷

- a. Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dan memungut pembayaran.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bakti, 1991, hal. 19.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bakti, 2008, hal. 48.

⁷ *Ibid*, hal. 69.

- b. Angkutan Udara Bukan Niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.
- c. Angkutan Udara Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandara udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- d. Angkutan Udara Luar Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandara di dalam negeri ke bandara udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.
- e. Angkutan Udara Perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

Hukum pengangkutan udara adalah sekumpulan aturan (kaidah, norma) yang mengatur masalah lalu lintas yang berkaitan dengan pengangkutan penumpang dan barang dengan pesawat udara. Hukum pengangkutan udara (*Air Transportation*) adalah merupakan bagian daripada hukum penerbangan (*Aviation Law*) dan hukum penerbangan merupakan bagian dari hukum udara (*air Law*). Hukum udara adalah sekumpulan peraturan yang menguasai ruang udara serta penggunaannya di lingkungan penerbangan. Sedangkan hukum penerbangan adalah kumpulan peraturan yang secara khusus mengenai penerbangan, pesawat

udara, ruang udara dan peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan. Dengan demikian, hukum udara lebih luas cakupannya dari pada hukum penerbangan atau hukum pengangkutan udara.⁸

Dalam peraturan perundang-undangan juga dijelaskan beberapa definisi yang berkenaan dengan kegiatan pengangkutan udara, yaitu dalam Pasal 1 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menentukan beberapa ketentuan umum, yaitu antara lain:

- a. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
- b. Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.
- c. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.⁹

3. Pengertian Pengangkut Menurut Para Ahli

Adapun pengertian pengangkut menurut para ahli antara lain:

- a. Menurut Ridwan Khairindy,¹⁰ pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, yang unsur-unsurnya yaitu:

⁸ Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, Medan, USU Press, 2006, hal. 20.

⁹ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Tentang *Penerbangan*.

¹⁰ Khairandy Ridwan, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, hal. 195

- 1) Adanya sesuatu yang diangkut;
 - 2) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkut
 - 3) Ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.
- b. Menurut Abdulkadir Muhammad¹¹, pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.
- c. Menurut HMN Purwosutjipto¹², pengangkutan sebagai perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.
- d. Menurut R. Soekardono¹³, pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ketempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi*, Yogyakarta: Penerbit Genta Press, 2007. hal. 1.

¹² HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, 3, Hukum Pengangkutan, Jakarta: Djambatan, 1995, hal. 2.

¹³ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: CV Rajawali, 1981, hal. 5.

- e. Menurut M.N. Nasution¹⁴, pengangkutan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal menuju tempat tujuannya. Selanjutnya dijelaskan bahwa persepe pengangkutan tersebut merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan dimulai, ketempat tujuan, dan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

4. Pengertian Penumpang dan Pihak Ke III

a. Penumpang

Menurut Damadjati (1995) pengertian penumpang adalah: “Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut”.

Menurut Yoeti (1999) pengertian penumpang adalah Pembeli Produk dan jasa pada suatu perusahaan adalah pelanggan perusahaan barang dan jasa mereka dapat berupa seseorang (individu) dan dapat pula sebagai suatu perusahaan.

Pengertian penumpang menurut (wikipedia) adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.

Pengertian penumpang diatas sangatlah luas maka dapat disimpulkan yang dimaksud dengan penumpang dapat diartikan

¹⁴ M.N Nasution, *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2008, hal. 3.

seseorang (individu) dan satu perusahaan (kelompok) yang menggunakan jasa angkutan untuk suatu perjalanan tertentu dengan mengeluarkan sejumlah uang sebagai imbalan bagi pengangkut dengan kata lain dapat didefinisikan orang telah membeli tiket, berarti orang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan alat transportasi yang disediakan oleh pihak pengangkutan atau perusahaan niaga dan terikat kontrak dan persetujuan dengan pengangkut tertera di dalam tiket dengan pengangkut selama perjalanan.

b. Pihak Ketiga

Pihak ketiga adalah pihak yang tidak mempunyai sangkut paut apa-apa dengan suatu penerbangan tertentu, kecuali bahwa ia menderita kerugian karena penerbangan tersebut, pihak ketiga ini mungkin berupa pemilik bangunan didarat, pemilik kapal atau mungkin suatu pesawat udara lain.¹⁵

5. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal, ada hubungan hukum di antara pihak-pihak atau orang-orang tersebut, dan hubungan hukum inilah yang disebut perikatan. Sebab dari peristiwa itulah lalu timbul di satu pihak adanya tuntutan suatu prestasi

¹⁵ E Suherman, Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara. Hal 20.

dari pihak lain yang berkewajiban untuk memenuhi tuntutan dari pihak lain itu.¹⁶

Mengenai pengertian perjanjian pengangkutan di dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak diberikan definisinya. Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat konsensual, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensual. Di dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebutkan tentang syarat sah nya perjanjian¹⁷: “Untuk sah nya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

- a. Sepakat mereka yang mengikat dasarnya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab halal.

Pengertian Perjanjian Pengangkutan Udara menurut Pasal 1 angka (29) Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Menurut sifatnya, dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan

¹⁶ Hartono Hadisoeperto, *Seri Hukum Perdata Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Yogyakarta: Penerbit Liberty, 1984, hal. 32.

¹⁷Pasal 1320 KUH Perdata, *Tentang Syarat Sah Perjanjian*.

mempunyai kedudukan lebih tinggi dari pada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi, sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan yang sama tinggi atau kedudukan koordinasi.¹⁸

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang kesuatu tempat tujuan tertentu, dan pihak pengirim barang ataupun penumpang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutannya.¹⁹

6. Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut²⁰. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas dikesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya²¹.

Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut, bahwa asas hukum bukan merupakan hukum kongkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang kongkrit yang terdapat dalam dan di belakang

¹⁸ *Ibid*, hal. 7.

¹⁹ *Ibid*, hal. 2

²⁰ S Wojowasito, *Kamus Bahasa Indonesia*, Bandung: Shinta Dharma, 1972. hal. 17 dan 227.

²¹ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, hal. 25.

setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan kongkrit tersebut²².

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata, asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah.

Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat didalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.²³

a. Asas-asas Hukum yang Bersifat Publik

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:²⁴

1. Asas manfaat yaitu, bahwa penerbangan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan

²² Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*, Jakarta: Liberty, 1996, hal. 5-6.

²³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Penerbit Citra Aditya Bhakti, 1998, hal. 17.

²⁴ *Ibid*, hal. 5-6.

perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;

2. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
3. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
4. Asas keseimbangan yaitu, bahwa penerbangan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
5. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
6. Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antarmoda transportasi.

b. Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas-asas hukum.

Asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari;²⁵

- 1) Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah

²⁵ *Ibid.*

terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan;

- 2) Asas Koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- 3) Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni:
 - a. Pemberian kuasa,
 - b. Penyimpanan barang
 - c. Melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut.
 - d. Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang.

7. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip, yaitu sebagai berikut:²⁶

a. Prinsip Tanggung Jawab atas Dasar Kesalahan (*Fault Liability*)

Dalam prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan ditekankan bahwa tiada tanggung jawab tanpa kesalahan. Adapun yang dimaksud dengan kesalahan adalah perbuatan yang disengaja maupun kelalaian. Yang menjadi ukuran perbuatan pelaku usaha adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak boleh melakukan sesuatu.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada dasarnya mengandung 2 (dua) aspek, yaitu adalah adil bagi pihak yang telah menimbulkan kerugian untuk member kompensasi kepada pihak yang mengalami kerugian dan adil apabila pihak yang menyebabkan kerugian kepada orang lain namun bukan karena kesalahannya untuk tidak memberikan kompensasi kepada pihak yang merasa dirugikan. Prinsip ini lebih menekankan pada aspek yang pertama, yaitu apabila terbukti ada kesalahan, maka korban berhak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi.²⁷

Karena alasan tersebut, beban pembuktian menjadi unsur penting dalam prinsip tanggung jawab ini dan beban pembuktian

²⁶ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2007, hal. 146.

²⁷ E. Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Liberty, 1989. hal. 23.

tersebut ada pada pihak korban, yaitu konsumen. Hal tersebut mengakibatkan apabila konsumen ingin menuntut ganti rugi dari pelaku usaha, maka konsumen harus dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita adalah akibat dari kesalahan pelaku usaha.

Jadi, dalam hal ini apabila penumpang gagal membuktikan adanya unsur kesalahan dari maskapai penerbangan tentang keterlambatan jadwal penerbangan, maka maskapai penerbangan berhak untuk tidak memberikan kompensasi ganti kerugian. Bagi penumpang, bukan persoalan mudah untuk dapat membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan.²⁸

b. Prinsip Tanggung Jawab atas Dasar Praduga (*Presumption of Liability*)

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability principle*), menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

Dalam KUH Dagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan” Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai

²⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan Ke IV, Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bakti, 2008, hal. 16.

saat penyerahannya.²⁹ Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila Ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan.

²⁹ Pasal 468, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.³⁰

8. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan

Untuk mengetahui kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir perlu dibedakan dua keadaan yaitu:

- a. Keadaan dimana proses pengangkutan berjalan dengan lancar dan selamat, maka perbuatan yang dijadikan ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan adalah pada saat penyerahan dan pembayaran biaya angkutan di tempat tujuan yang disepakati.
- b. Keadaan dimana terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan adalah pada saat pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

Berakhirnya perjanjian pengangkutan tidak sama dengan berakhirnya pengangkutan, hal ini tergantung dari isi kesepakatan yang tertulis dalam surat muatan. Pengertian tempat tujuan tidak selalu sama dengan terminal, stasiun, pelabuhan laut dan bandara. Dalam perjanjian pengangkutan memungkinkan tempat tujuan bukan hanya pada tempat-tempat tersebut,

³⁰ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hal. 41.

tetapi ada tempat lain yang disepakati sebagai tempat tujuan pengangkutan, sehingga tujuan tersebut yang menjadi ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan.³¹

B. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan

1. Aspek-Aspek Perlindungan Hukum

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, perlindungan diartikan:

- a. Tempat Berlindung;
- b. Perbuatan atau Hal dan Sebagainya.

Dari kedua definisi tersebut secara kebahasaan terdapat makna kemiripan unsur-unsur dari makna perlindungan, yaitu:³²

1. Unsur tindakan melindungi;
2. Unsur adanya pihak-pihak yang melindungi;
3. Unsur cara melindungi.

Berdasarkan unsur-unsur di atas, berarti kata perlindungan mengandung makna, yaitu suatu tindakan perlindungan atau tindakan melindungi dari pihak-pihak tertentu yang ditujukan untuk pihak tertentu dengan menggunakan cara-cara tertentu. Dalam kehidupan berbangsa dan bernegara perlindungan terhadap konsumen dapat dilakukan melalui berbagai bentuk diantaranya perlindungan ekonomi, sosial, politik dan perlindungan hukum. Tetapi dari bentuk-bentuk perlindungan terhadap konsumen tersebut yang terpenting adalah perlindungan yang diberikan oleh hukum, sebab hukum dapat mengakomodir berbagai kepentingan

³¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Op. Cit. Hal. 107.

³² Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, cet ke: 1, Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal.595.

konsumen, selain itu hukum memiliki daya paksa sehingga bersifat permanen karena sifatnya yang konstitusional yang diakui dan ditaati keberlakuannya dalam kehidupan bermasyarakat. Perlindungan hukum dapat diartikan perlindungan oleh ukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum.³³

Ada beberapa cara perlindungan secara hukum, antara lain sebagai berikut:³⁴

1. Membuat peraturan (*by giving regulation*), yang bertujuan untuk:
 - a. Memberikan hak dan kewajiban;
 - b. Menjamin hak-hak para subyek hukum
2. Menegakkan peraturan (*by the law enforcement*) melalui:
 - a. Hukum administrasi Negara yang berfungsi untuk mencegah (*preventif*) terjadinya pelanggaran hak-hak konsumen, dengan perijinan dan pengawasan;
 - b. Hukum pidana yang berfungsi untuk menanggulangi (*repressive*) setiap pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan, dengan cara mengenakan sanksi hukum berupa sanksi pidana dan hukuman;
 - c. Hukum perdata yang berfungsi untuk memulihkan hak (*curative, recovery*), dengan membayar kompensasi atau ganti kerugian.

2. Tanggung Jawab Pengangkutan Menurut Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) Staatblad 1939-100.

Pada Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, pengangkut masih dapat menyangkal keharusan bertanggung jawab asal dapat membuktikan bahwa pengangkut telah mengambil tindakan untuk menghindari kerugian atau bahwa pengangkut tidak mungkin untuk mengambil tindakan tersebut. Hal ini menggambarkan prinsip atas dasar praduga,

³³ *Ibid.*

³⁴ Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Bandar Lampung: Penerbit Universitas Lampung, 2007, hal. 31.

seperti yang disebut dalam pasal 24 ayat (1) yang berbunyi, “Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian sebagai akibat dari luka-luka atau jelas-jelas lain pada tubuh yang diderita oleh penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya, dengan pengangkutan udara dan terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang”.³⁵

Pasal tersebut menjelaskan bahwa pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab, asal dipenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam pasal itu, syarat-syarat itu adalah sebagai berikut.

1. Adanya kecelakaan yang terjadi,
2. Kecelakaan ini harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara,
3. Kecelakaan ini harus terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.

Secara teoritis sebagaimana yang telah dirumuskan dalam forum-forum internasional yang menghasilkan konvensi-konvensi acuan pengangkutan udara dunia, dikenal adanya prinsip-prinsip sebagai berikut:³⁶

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, dalam hal ini penggugatlah yang harus membuktikan gugatannya.
- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga, belaku atas pembuktian terbalik, dimana pihak yang tergugatlah yang harus membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah.

³⁵ Pasal 24 ayat 1, *Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) 1939*.

³⁶ Rosa Agustina, 2011. https://catatansurya09.blogspot.com/2013/04/hukum-pengangkutan-udara_15.html, diakses pada tanggal, 04 Januari 2020, pukul 20:14 wita

- c. Prinsip tanggung jawab mutlak, pihak yang menimbulkan kerugian selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah.

3. Tanggung Jawab Pengangkut dalam peraturan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009

Dalam Pasal 141 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut yaitu:³⁷

- a. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara didalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- b. 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 mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Aturan ini menggunakan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak, dimana pada ayat tersebut disebutkan bahwa pengangkut dikenai tanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan dari pengangkut.

³⁷ Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, *Tentang Penerbangan*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, perjanjian serta doktrin (ajaran). Penelitian dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder seperti peraturan perundang-undangan, jurnal ilmiah, buku-buku hukum yang berkaitan dengan hukum penerbangan.³⁸

B. Metode Pendekatan

Metode pendekatan dalam penelitian ini terbagi menjadi dua antara lain:

1. Pendekatan Perundang-undangan

Metode pendekatan perundang-undangan (*statue aproach*)³⁹ adalah mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan judul penelitian.

2. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan Konseptual adalah merupakan jenis pendekatan dalam penelitian hukum yang memberikan sudut pandang analisa penyelesaian permasalahan yang dilihat dari aspek konsep-konsep hukum yang

³⁸ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing, 2006, hal. 295.

³⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cet 2, Jakarta: Kencana, 2008. Hal. 29.

melatarbelakanginya, atau dapat dilihat dari nilai-nilai yang terkandung dalam pernormaan.

C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Adapun jenis dan sumber bahan hukum dalam penelitian ini antara lain:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang berupa perundang-undangan. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Undang-Undang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti, rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, doktrin/teori-teori yang diperoleh dari literatur hukum, hasil karya dari kalangan hukum, artikel ilmiah maupun website yang terkait dengan penelitian.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap hukum primer dan sekunder, seperti Kamus Besar Indonesia dan Kamus Hukum.

D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik dan Pengumpulan Bahan Hukum adalah dengan studi kepustakaan. Studi kepustakaan dilakukan dengan cara membaca, menelaah, mencatat membuat ulasan bahan-bahan pustaka yang ada berhubungan dengan masalah yang diteliti.

E. Analisis Bahan Hukum

Setelah bahan hukum dikumpulkan, ditulis kemudian dianalisis dengan analisis diskriptif kualitatif. Diskriptif kualitatif adalah suatu penelitian yang menggambarkan atau mendeskripsikan data atau bahan hukum yang telah terkumpul berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Pengolahan data dilakukan dengan cara sistematis terhadap bahan-bahan hukum tertulis untuk menganalisis data yang diperoleh, akan digunakan metode analisis normatif, yaitu cara menginterpretasikan dan mendiskusikan bahan hasil penelitian berdasarkan pada pengertian hukum, norma hukum, teori-teori hukum serta doktrin dan kemudian dituangkan dalam bentuk uraian logis dan sistematis guna memperoleh kejelasan penyelesaian lalu ditarik kesimpulan guna menjawab permasalahan penelitian secara deduktif yaitu dari hal yang bersifat umum menuju hal yang bersifat khusus.⁴⁰

⁴⁰ B. Arief Sidharta (Penerjemah), *Meuwissen Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*, Bandung: PT Rafika Aditama, 2009. Hal. 56-57.