

## ASPEK HUKUM PERJANJIAN DALAM MENCHARTER PESAWAT DI WILAYAH KALIMANTAN TIMUR

### LEGAL ASPECTS OF AGREEMENTS IN AIRCRAFT CHARTERING IN EAST KALIMANTAN REGION

Lisna Yulita Maapi<sup>1</sup>, Janggan Wibisono<sup>2</sup>, Mus Ihdiansyah<sup>3</sup>

Fakultas Hukum, Universitas Balikpapan

Jalan Pupuk Raya, Gunung Bahagia, Balikpapan, Gn. Bahagia, Kecamatan Balikpapan  
Selatan, Kalimantan Timur, 76114

Email: [Lisnamaapi@gmail.com](mailto:Lisnamaapi@gmail.com)

#### ABSTRAK

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana aspek hukum perjanjian dalam mencharter pesawat di wilayah Kalimantan Timur. Metode penelitian menggunakan pendekatan yuridis empiris yang menekankan pada aturan hukum yang berlaku di masyarakat, meneliti bahan pustaka adalah data sekunder dan menganalisis berbagai peraturan tentang aspek hukum dan perjanjian sewa pesawat. Hasil kami yang dicapai diharapkan menjadi pengaturan yang sempurna tentang pengorganisasian penerbangan dalam mencharter pesawat udara khususnya, untuk menghindari kebingungan tentang penerbangan charter, properti transportasi dan akuntabilitas dan dengan undang-undang baru tentang penerbangan charter diharapkan untuk memberikan kepastian hukum yang lebih baik sehingga pada tingkat implementasi dapat mempromosikan pembentukan layanan udara yang aman dan terjamin. Dalam hal perusahaan penerbangan mutlak bertanggung jawab bila kecelakaan terjadi yang menimpa pengguna jasa angkutan udara, Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menganut konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (presumption of liability), dimana perusahaan penerbangan dianggap (presumed) bersalah dan tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (based on fault liability) khusus mengenai bagasi kabin. Tanggung jawab penumpang dan/atau pengirim kargo diatur dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 149 Undang-Undang No 1 Tahun 2009

**Kata Kunci :** Hukum Perjanjian; Charter pesawat

#### ABSTRACT

*Formulation of the problem in this research how legal review air charter agreement in the East Kalimantan region. The research method using empirical juridical approach that emphasizes the rule of law prevailing order in society, researching library materials is a secondary data and analyze various regulations concerning legal review and aircraft charter agreement. Our result achieved are expected to be the perfect setting about organizing air charter flights in particular, to avoid any confusion regarding the charter flights, the transport properties and accountability and with the new laws regarding charter flights are expected to provide better legal certainty so that at the implementation level can promote the establishment of air services are safe and secure. In the event that an airline company is absolutely responsible if an accident happens to a user of air transport services, Law No.1 of 2009 on Aviation adheres to the concept of presumption of legal responsibility (liability), where the airline is considered (presumed) guilty and has legal responsibility based on specific faults regarding cabin baggage. The responsibilities of cargo passengers and / or cargo senders are regulated in Article 141 through Article 149 of Law No. 1 of 2009*

<sup>1</sup> Fakultas Hukum

<sup>2</sup> Fakultas Hukum

<sup>3</sup> Fakultas Hukum

**Keywords :** *The Law Of Treaties, Charter Aircraft*

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara yang mempunyai kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang- Undang. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Mewujudkan wawasan nusantara serta menetapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa, dan memperkuat kedaulatan rakyat. Sebagai Negara yang berkembang, Bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional dari segala bidang, pembangunan yang harus dilaksanakan di Indonesia merupakan bentuk kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran perkembangan nasional adalah dari bidang ekonomi karena perekonomian suatu Negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di Negara Indonesia sejalan dengan perkembangan Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu sekali adanya sarana guna menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat.

Jasa pengangkutan sangat dibutuhkan dalam pembangunan hingga saat ini, oleh karena itu, pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin dengan fungsinya, yaitu dengan memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupikan membayar ongkos-ongkosnya. Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih (Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Perjanjian pengangkutan merupakan timbal balik dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang membayar biaya atau ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama. Perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi pelaku usaha dan penumpang sebagai hal yang dikehendaki oleh kedua belah pihak. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda/pembagian perjanjian karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggaraan angkutan memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan.

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan bahwa “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.” Dan pesawat udara sebagai salah satu komponen sistem transportasi nasional pada hakekatnya mempunyai peranan yang sangat penting dalam penyediaan jasa layanan angkutan dalam negeri maupun luar negeri. Dalam Penelitian yang sebelumnya judul Tinjauan Hukum Perjanjian Charter Pesawat Di Wilayah Kota Balikpapan, dan yang membedakan dengan penelitian ini adalah rumusan masalahnya. Penelitian ini penulis

*Artikel*

membahas tentang pengorganisasian, kalau penelitian sebelumnya membahas tentang bagaimanakah tinjauan hukum perjanjian.

Pasal 1 angka 1 Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menjelaskan bahwa “Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.” Kegiatan penerbangan dan angkutan udara di Indonesia dapat digolongkan menjadi dua golongan yaitu kegiatan komersial dan kegiatan non komersial. Secara yuridis istilah charter harus dipergunakan dengan lebih hati–hati, terutama dalam hubungan dengan masalah tanggung jawab pengangkutan udara.

Perkembangan usaha perjanjian pengangkutan udara tidak terlepas dengan adanya suatu perjanjian yang digunakan untuk mengakomodir kegiatan perjanjian tersebut. Perjanjian tertulis ini banyak digunakan dalam kegiatan perekonomian saat ini salah satunya adalah perjanjian baku.

Perjanjian baku ini terjadi biasanya keadaan dimana salah satu pihak yang lebih kuat ekonomi, psikologis, dan sosialnya untuk menentukan syarat dan isi dalam suatu perjanjian tersebut, sedangkan pihak yang lain hanya bisa menerima atau menolak isi perjanjian tersebut. Pengertian perjanjian baku diatur dalam Pasal 1 angka 10 Undang –Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang berisi bahwa setiap aturan atau ketentuan dan syarat–syarat telah dipersiapkan dan diterapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan / atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen. Ketentuan–ketentuan pada KUHPerdara khususnya pada BAB II tentang Perikatan Yang Lahir Dari Kontrak Atau Persetujuan sudah cukup melindungi kepentingan konsumen. Hal tersebut dapat dilihat dalam Pasal 138 KUHPerdara yang menentukan bahwa semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang–undang berlaku sebagai undang–undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan–alasan yang ditentukan oleh undang– undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik, baik pembuat maupun pelaksanaan perjanjiannya tidak boleh bertentangan dengan undang– undang, ketertiban umum dan kesusilaan sebagaimana pengaturan dalam Pasal 1320 jo 1337 KUHPerdara tentang “kausa yang legal” yang merupakan salah satu syarat objektif sah nya perjanjian tersebut. Namun dengan adanya ketentuan–ketentuan tersebut tidak menjamin tidak terjadinya penyelewengan dalam pembuatan suatu perjanjian, walaupun sudah adanya ketentuan–ketentuan itu, tetap saja terjadi polemik antara pelaku usaha dengan konsumen. PT. Airborn Indonesia merupakan perusahaan penerbangan nasional yang mempunyai peranan yang sangat penting sebagai pendukung kegiatan penyedia sarana angkutan udara untuk melayani kebutuhan perusahaan induk, yaitu PT. Taruna Dirgantara) serta mitra- mitra kerjanya. Saat ini PT. Airborn Indonesia menjalankan kegiatan dalam penerbangan charter. Rute penerbangan charter maskapai Airborn tidak tetap, tetapi rute charter pesawat yang sudah lama dijalani adalah: Balikpapan – Tarakan - Nunukan dengan menggunakan pesawat jenis Twin Otter DHC 6/300 PK-BAC.

Dalam pengoperasiannya, PT. Taruna Dirgantara memiliki struktur organisasi yang terdiri atas beberapa bidang yang memiliki tugas masing-masing demi tetap berjalannya perusahaan batu bara ini salah satunya adalah Business Support Division yang bertanggung jawab atas pengelolaan sumber daya manusia, manajemen, meningkatkan kemampuan dan kesejahteraan karyawan. Divisi ini membawahi suatu departemen yang bertanggung jawab untuk menangani permasalahan kontrak dengan perusahaan lain. Dalam penggunaan jasa penerbangan tersebut terkadang pesawat di charter oleh pihak ketiga yang dikarenakan adanya itikad baik dari pihak PT. Taruna Dirgantara agar dapat membantu pihak ketiga untuk dapat melaksanakan perjalanannya dari Balikpapan–Tarakan–Nunukan atau Nunukan–Tarakan- Balikpapan selama seat yang tersedia belum penuh atau belum digunakan oleh

## Artikel

pihak PT. Taruna Dirgantara sebagai pihak prioritas. Dalam hal terdapat pembatalan atau penggeseran seat secara tiba-tiba yang mengakibatkan pihak-pihak yang dirugikan dalam hal ini adalah pihak ketiga karena pihak prioritas tetap dinomor satukan tetapi tidak boleh melewati batasnya. Hal tersebut menimbulkan suatu kerugian pihak ketiga dengan keadaan mau tidak mau harus menerima keadaan tersebut dan harus menerima kerugian yang timbul dari akibat pembatalan atau penggeseran seat. Keputusan sepihak yang dilakukan membuat kerugian bagi pihak ketiga dan hak-hak dalam penggunaan jasa pengangkutan udara walaupun sebelum transaksi jual beli tiket antara pihak ketiga dengan pihak prioritas sudah dijelaskan prosedur dan kemungkinan akan terjadinya pembatalan tiket karena statusnya adalah pihak ketiga. Salah satu aspek penting dalam perlindungan hukum bagi pemakai jasa angkutan udara dan pihak ketiga yang menderita kerugian sebagai akibat dari kegiatan penerbangan dan angkutan udara adalah menyangkuta masalah tanggung jawab terhadap kerugian-kerugian yang timbul.

Sebagai perusahaan penerbangan komersil, PT. Airborn Indonesia dalam usahanya memungkinkan dilakukannya transaksi charter pesawat tanpa menggunakan awaknya. Perjanjian charter yang terjadi selama ini dibuat secara tertulis dan umumnya berlangsung secara baik, walaupun pada kenyataannya terjadi beberapa perbedaan kepentingan di lapangan yang berkaitan dengan tanggung jawab para pihak, permasalahan yang timbul sering menyangkut jadwal keberangkatan yang tidak tepat waktu, penyebabnya bisa dari penyewa, seperti belum lengkapnya rombongan yang akan berangkat, dan juga dapat dari perusahaan penyewa pesawat, seperti lambatnya pemeriksaan mekanik layak terbang pesawat oleh teknisi PT. Airborn Indonesia.

Persoalan lain adalah sering tidak terjadwal sebagaimana yang diperjanjikan atau pada kasus-kasus tertinggalnya barang di pesawat yang tidak diketahui baik oleh teknisi atau kru penerbangan PT. Airborn Indonesia. Perbedaan-perbedaan kepentingan tersebut menjadi persoalan yang rutin antara PT. Airborn dan konsumen, dari kenyataan-kenyataan tersebut, terlebih lagi pengaturan charter pesawat belum ada dasar hukum yang khusus mengaturnya, maka penulis tertarik untuk meneliti persoalan charter pesawat terbang dengan judul Aspek Hukum Perjanjian Mencharter Pesawat Di Wilayah Kalimantan Timur<sup>4</sup>. Yang membedakan adalah dilihat dari aspek hukum perjanjian pesawat seharusnya sudah ada kesepakatan secara otomatis tetapi tidak di jalankan dengan baik karena beberapa alasan seperti misalnya cuaca buruk. Peneliti sepakat dengan judul Tinjauan Hukum Perjanjian Charter Pesawat Di Kota Balikpapan.

### B. Rumusan Masalah

Masalah utama yang dibahas oleh penulis adalah Bagaimanakah Aspek Hukum Perjanjian dalam Mencharter Pesawat di Wilayah Kalimantan Timur?

### C. Metode Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas, maka metode penelitian adalah untuk mengetahui dan menganalisis hukum perjanjian dalam mencharter pesawat di wilayah Kalimantan Timur dengan menggunakan pendekatan penelitian secara yuridis normatif dan mengumpulkan dokumen yang diperlukan serta wawancara pimpinan PT. Airborn Indonesia cabang Balikpapan.

<sup>4</sup> Yenny Riana Susilowati, *Tinjauan Hukum Perjanjian Charter Pesawat Di Kota Balikpapan*, Thesis Tahun 2016, Universitas Balikpapan, n.d.

## D. Tinjauan Pustaka

### 1. Pengertian Pengangkutan

Pengertian pengangkut pada umumnya adalah orang atau badan yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang, dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Dari pengertian di atas dapat dikenali adanya unsur perikatan dalam suatu pengangkutan udara, perikatan ini tertuang dalam suatu bentuk perjanjian pengangkutan udara. Dalam suatu pengangkutan melalui udara yang dimaksud dengan pengangkut adalah orang atau badan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang dengan pesawat udara. Dalam Perjanjian Warsawa istilah “carrier” untuk maksud yang sama, Baik Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S. 1939-100 jo dipergunakan istilah “pengangkut” dan dalam Perjanjian Warsawa istilah “carrier” untuk maksud yang sama. Baik Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S. 1939-100 jo maupun Perjanjian Warsawa tidak memberikan suatu definisi mengenai pengangkut atau carrier adalah setiap orang yang menjadi pemilik, penyewa atau pengemudi dari suatu pesawat udara yang mempergunakannya, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain untuk mengangkut penumpang dan barang. Jadi jelas yang dimaksud dengan pengangkutan udara tidak hanya meliputi kegiatan pengangkutan atas orang tetapi juga meliputi kegiatan pengangkutan terhadap barang perjanjian pengangkutan yang dapat diadakan terhadap perorangan ataupun kelompok tertentu.

### 2. Pengertian Pengangkutan dan Perusahaan Pengangkutan

#### 1) Pengangkutan

Pengangkutan adalah kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) dan / atau orang (penumpang) dari suatu tempat (asal) ke tempat tujuan. Sedangkan Hukum Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

#### 2) Perusahaan Pengangkutan Udara

Penyelenggara pengangkutan udara pada umumnya merupakan badan hukum, dalam kenyataannya yang melakukan tindakan dalam rangka pengangkutan udara adalah pegawai-pegawainya. Disamping itu terdapat juga orang-orang yang meskipun tidak terikat oleh suatu perjanjian khusus, yaitu perjanjian keagenan. Terhadap orang-orang tersebut dalam Ordonansi Pengangkutan Udara disebut sebagai “mereka yang dipekerjakan oleh pengangkutan berhubungan dengan pengangkutan udara tersebut” sedangkan Konvensi Warsawa dan serta protokol-protokol amandemennya mempergunakan istilah “agen”, Dalam kaitannya dengan tanggung jawab pengangkut udara, yang penting adalah “dalam Ordonansi dan perjanjian-perjanjian lainnya ditetapkan bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab kalau pegawai bertindak dalam batas wewenangnya”.

### 3. Perjanjian Angkutan Udara

Perjanjian Angkutan Udara menurut Mr. Kist adalah: “merupakan perjanjian campuran yaitu perjanjian pentimpangan. Pendapat tersebut disetujui oleh Prof. Soekardono dan HMN Purwosutjipto. Dengan alasan bahwa dalam perjanjian pengangkutan mengandung unsur yaitu:<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Siti Malikhatun Badriyah, “Pemuliaan (Breeding) Asas-Asas Hukum Perjanjian Dalam Perjanjian Leasing Di Indonesia,” *Yustisia Jurnal Hukum* 1, no. 2 (2012).

## Artikel

- 1) Pelayanan berkala, sebagaimana diatur dalam Pasal 1601 huruf b KUHPPerdata sebagai satu-satunya pasal yang khusus mengenai pelayanan berkala (Perjanjian pemborongan atau melakukan pekerjaan).
- 2) Unsur penyimpanan, yang diatur dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang berbunyi “perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga dengan baik keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya dan hingga saat diserahkan barang tersebut.
- 3) Unsur pemberian kuasa, hal ini diatur dalam beberapa Pasal di KUHD diantaranya adalah Pasal 371 ayat (1) KUHD yang berbunyi “Nakhoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pemilik muatan, mengambil tindakan-tindakan tertentu yang diperlukan, untuk itu jika perlu menghadap di muka Hakim. Dari pengertian mengenai pengangkutan di atas maka dapat diketahui fungsi dari pengangkutan, yaitu berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud sesuai dengan keperluannya, karena fungsi yang demikian itu tidak hanya berlaku pada satu bidang saja misalnya bidang perdagangan, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, sosial, politik, pendidikan, pertahanan, dan juga keamanan, serta bidang yang lain.

4)

#### 4. Dokumen Angkutan Pada Pengangkutan Udara

Pada perjanjian pengangkutan penerbangan berjadwal tidak dijumpai suatu perjanjian tertulis. Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan udara, karena menurut ketentuan dalam Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (5) dan Pasal 7 ayat (2) Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S.1939-100 jo, tanpa diberikannya dokumen angkutan pun tetap ada suatu perjanjian pengangkutan. ketentuan bahwa dokumen angkutan hanya merupakan bukti adanya suatu perjanjian pengangkutan, lebih dipertegas dalam Pasal III Protokol *Haque* tahun 1955 yang merubah Pasal 3 ayat (2) di dalam Konvensi Warsawa tentang tiket penumpang, juga ada dalam Pasal IV dan VI Protokol *Haque* tentang tiket bagasi dan surat muatan udara. Dokumen-dokumen angkutan yang dimaksudkan itu adalah tiket penumpang, tiket bagasi, surat muatan udara, izin penumpang pesawat, dan izin mengangkut barang.

##### 1) Tiket

Tiket penumpang adalah surat tanda pengesahan seseorang untuk menjadi penumpang dengan telah dipenuhinya biaya angkutan untuk satu kali angkutan atau perjalanan. Menurut ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara suatu tiket penumpang harus memuat keterangan-keterangan sebagai berikut :

- a) Tempat dan tanggal pemberian;
- b) Tempat pemberangkatan dan tujuan;
- c) Pendaratan di tempat-tempat diantara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- d) Nama dan alamat pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
- e) Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab, yang diatur oleh Ordonansi Pengangkutan Udara.

##### 2) Tiket Bagasi

Tentang tiket bagasi Ordonansi Pengangkutan Udara menentukan bahwa tiket bagasi harus memuat keterangan-keterangan sebagai berikut :

- a) Tempat dan tanggal pemberian
- b) Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- c) Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
- d) Nomor dari tiket penumpang;

## Artikel

- e) Pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi;
  - f) Jumlah dan beratnya barang- barang;
  - g) Harga yang diberitahukan oleh penumpang sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 30 ayat (2) Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S. 1939-100 jo;
  - h) Pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara.
- 3) Surat Muatan Udara
- Surat Muatan Udara diatur dalam bab II bagian III Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU), Stb, No. 100 Tahun 1939, ditentukan dalam Pasal 7 bahwa setiap pengangkut barang berhak untuk meminta pada pengirim untuk membuat dan atau memberikan suatu surat yang dinamakan "Surat Muatan Udara". Dari bunyi Pasal 7 tersebut dapat diketahui bahwa seakan-akan pengangkut itu tidak diharuskan untuk memberi suatu surat muatan udara. Tetapi hal itu bukan merupakan kebebasan bagi pengangkut, karena di dalam Pasal 11 ditentukan bahwa kalau pengangkut menerima barang untuk diangkut tanpa dibuat suatu surat muatan udara, pengangkut tidak berhak mempergunakan ketentuan - ketentuan dalam ordonansi yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya.
- Menurut Pasal (8) dan Pasal (10) Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S.1939-100 jo ditentukan, bahwa surat muatan udara harus dibuat dalam rangkap tiga, semua asli dan harus berisi yaitu :
- a) Tempat dan tanggal surat muatan udara dibuat;
  - b) Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
  - c) Pendaratan-pendaratanyang direncanakan di tempat-tempat diantara kedua tempat tersebut dengan mengingat hak pengangkut udara untuk mengajukan syarat bahwa bila perlu dapat mengadakan perubahan dalam pendaratan- pendaratan itu;
  - d) Nama dan alamat pengangkut pertama;
  - e) Nama dan alamat pengirim;
  - f) Nama dan alamat penerima, bila diperlukan;
  - g) Jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa atau nomor barang-barang bila ada;
  - h) Berat, jumlah seluruhnya, ukuran barang;
  - i) Pemberitahuan bahwa pengangkutan ini tunduk pada ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa.
- 4) Pengertian Charter Pesawat Udara
- Dalam bahasa sehari-hari perkataan charter dipergunakan dalam arti yang luas dan meliputi setiap jenis penggunaan pesawat di luar penerbangan dan angkutan udara. Secara umum dapat diketahui bahwa pengertian dari *charter* pesawat udara (*Air Charter*) adalah pemanfaatan suatu pesawat udara oleh pihak yang bukan pihak yang mempunyai hak atas pesawat udara dengan pembayaran kepada pemilik atau pihak lain yang berhak untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan atau jasa lainnya atau untuk menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga.
- 5) Pengaturan Charter Pesawat Udara
- Sampai sejauh ini belum ada ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur masalah charter pesawat udara. Sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan charter pesawat udara masih didasarkan pada peraturan yang berlaku untuk pengangkutan udara pada umumnya atau pengangkutan udara secara teratur.
- 6) Perjanjian Charter Pesawat Udara
- Suatu perjanjian charter merupakan perjanjian untuk menggunakan seluruh atau sebagian kapasitas pesawat udara untuk keperluan pencharter berupa jasa angkutan atau jasa lainnya atau untuk menjual kembali jasa- jasa tersebut kepada pihak ketiga.

Dari pengertian ini dapat dibedakan antara mencharter untuk mengangkut pencharter itu sendiri dengan mencharter tidak untuk mengangkut pencharter tetapi pencharter bermaksud menjual kembali kapasitas dari pesawat udara itu kepada pihak ketiga.

Pada umumnya setiap perusahaan penerbangan yang menyediakan pesawat udara untuk dicharter telah mempunyai suatu "*Standard Charter Agreement*" yaitu akta persetujuan penggunaan penyediaan pesawat udara yang memuat antara lain jenis pesawat, nomor penerbangan, rute, dan lain-lainnya. Kadang-kadang "*Standard Charter Agreement*" ini dibedakan untuk perjanjian charter yang mengangkut pencharter sendiri dengan bentuk perjanjian charter yang akan dijual kembali oleh pencharter kepada pihak ketiga.

#### 7) Hak dan Kewajiban Pemilik Pesawat Udara

Dalam hal memenuhi perjanjian charter yang telah disepakati maka pemilik pesawat udara atau pihak yang mencharterkan memperoleh hak-hak disamping harus memenuhi kewajibannya. Adapun pihak pemilik pesawat atau yang mencharterkan pesawat udara akan mendapatkan hak-hak antara lain:

- a) Menerima sejumlah harga charter yang telah ditentukan dan disepakati bersama dalam perjanjian.
- b) Hanya menerbangkan penumpang atau barang-barang pencharter ke tempat tujuan sesuai dengan perjanjian charter yang telah disepakati.
- c) Berhak untuk menggunakan ruangan dan daya muat yang tidak dipakai oleh pencharter.
- d) Jika penerbangan yang dimulai dengan pesawat udara karena sebab-sebab dalam bidang teknik terhalang atau tidak dapat diselenggarakan seluruhnya maka pihak yang mencharter berhak menyediakan pesawat udara lain sebagai gantinya atau pesawat udara yang sama jenisnya.
- e) Berhak membatalkan perjanjian secara sepihak jika pencharter tidak memenuhi kewajibannya atau pailit.
- f) Dalam *charter* untuk dijual kembali, berhak mendapatkan ganti rugi atas pembayaran-pembayaran karena denda berhubung dengan pelanggaran-pelanggaran Peraturan Pemerintah dari barang yang diangkut yang bukan milik pencharter sendiri.
- g) Dalam "*dry lease charter*" berhak untuk menuntut ganti rugi jika waktu yang ditentukan untuk charter dilewati oleh pencharter. Dan berhak memperoleh pesawat udara sejenis sebagai ganti jika pesawat udara yang dicharter mengalami kecelakaan.
- h) Dalam hal terjadinya musibah, berhak untuk tunduk kepada segala ketentuan perjanjian internasional dan ketentuan-ketentuan hukum nasional, sehingga memperoleh hak yang seadil-adilnya baik dalam hal mengganti atau tidak mengganti kerugian sesuai dengan pertanggung jawabannya. Di samping mendapatkan hak-hak seperti tersebut diatas, pihak yang mencharterkan mempunyai kewajiban-kewajiban antara lain :

Dalam hal menyediakan pesawat udara, maka pihak yang mencharterkan berkewajiban menyediakan, untuk charteran atau pencharter pesawat udara atau pesawat udara yang telah ditentukan jenisnya, serta kelengkapan-kelengkapan lain untuk penerbangan tersebut, sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati bersama. Dalam "*dry lease charter*", wajib menyediakan pesawat udara sesuai dengan yang diperjanjikan. Baik dalam charter untuk pemakai sendiri maupun "*dry lease charter*", wajib mengganti pesawat udara lain yang sejenis, jika pesawat udara yang dicharter itu saat akan diterbangkan mengalami kerusakan dalam bidang teknis. Kewajiban untuk bertanggung jawab, maka pihak yang mencharterkan dalam bertindak sebagai pengangkut bertanggung jawab sesuai dengan syarat-syarat umum tentang pengangkutan internasional dalam arti

## Artikel

kata sesuai dengan ketentuan-ketentuandalam Perjanjian Warsawa 1929. Sedangkan pada pengangkutan dalam negeri tunduk pada ketentuan yang ditetapkan dalam OPU 1939 dan Undang-Undang Penerbangan. Dalam kewajiban ni, termasuk kewajiban untuk menyampaikan para penumpang dan atau barang selamat sampai pada tujuan.

## II. PEMBAHASAN

Salah satu jenis usaha dalam bidang angkutan udara yang ada dewasa ini adalah kegiatan penerbangan yang digolongkan dalam bidang charter pesawat udara (*Air Taxi/Air Charter*). Sebagai perusahaan yang melakukan kegiatan dalam bidang charter pesawat udara, tentu saja tidak terlepas dengan masalah tanggungjawabnya sebagai pengangkut untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang, bagasi dan barang atau terhadap pihak ketiga di darat. Dalam suatu perjanjian, dikenal adanya asas kebebasan berkontrak atau *freedom of contract*. Maksud asas tersebut adalah bahwa setiap orang pada dasarnya bebas membuat perjanjian yang berisi dan macam apa saja, asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan atau ketertiban umum. Dengan pengertian lain asas kebebasan berkontrak memberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian yang berisi apa saja dan dalam bentuk apa saja, sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang kesusilaan dan ketertiban umum. Selanjutnya dalam suatu perjanjian, pasal-pasal yang mengatur tentang perjanjian tersebut biasa dinamakan dengan *optional law*, karena ketentuan dari pasal-pasal yang mengaturnya boleh dikesampingkan oleh pihak yang membuat suatu perjanjian. Suatu pertanggungjawaban baik oleh pihak pencharter (penumpang) maupun pihak perusahaan charter, baru akan dapat diukur batas-batas kewajibannya dari klausul-klausul dalam perjanjian charter yang dibuat diantara mereka.

Perjanjian angkutan udara menurut Mr. Kist adalah “merupakan Pendapat tersebut disetujui oleh Prof. Soekardono dan HMN Purwosutjipto. Dengan alasan bahwa dalam perjanjian pengangkutan mengandung unsur yaitu :<sup>6</sup>

1. Pelayanan berkala, sebagaimana diatur dalam Pasal 1601 huruf b KUHPerdara sebagai satu-satunya pasal yang khusus mengenai pelayanan berkala (Perjanjian pemborongan atau melakukan pekerjaan).
2. Unsur penyimpangan, yang diatur dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang berbunyi “perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga dengan baik keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya dan hingga saat diserahkan barang tersebut.
3. Unsur pemberian kuasa, hal ini diatur dalam beberapa Pasal berbunyi “Nahkoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pemilik muatan, mengambil tindakan-tindakan tertentu yang diperlukan. Adapun prinsip tanggung jawab pengangkutan udara yang dianut dalam ordonansi pengangkutan udara adalah sama dengan prinsip tanggung jawab pada perjanjian warsawa karena Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S.1939-100 jo merupakan semata-mata turunan dari Perjanjian Warsawa.

Prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkutan udara yang dianut dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S. 1939-100 jo adalah sebagai berikut:<sup>7</sup>

### A. Prinsip - Prinsip Tanggung jawab

#### 1) Prinsip *Presumption of Liability*

Berdasarkan prinsip ini, pengangkutan dianggap bertanggung jawab untuk kerugian yang diderita oleh seseorang penumpang karena tewas atau luka.

#### 2) Prinsip *Presumption of non liability*

<sup>6</sup> Mr. Kist Dalam Buku Soekardono, *Op.Cit Hal 22.*, n.d.

<sup>7</sup> Suherman, “Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara,” Hal 20.

Prinsip ini berlaku untuk bagasi tangan, Berdasarkan prinsip ini, maka pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan, yaitu barang-barang yang dibawa sendiri oleh penumpang ke tempat duduknya.

3) Prinsip *Limitation of liability*

Berdasarkan prinsip ini tanggung jawab pengangkutan udara dibatasi sampai jumlah tertentu, sehingga pengangkut tetap bertanggung jawab hanya bilamana ada kelalaian atau kesalahan pengangkut dan penumpang telah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian. Prinsip ini merupakan imbalan bagi prinsip *Presumption of liability*.

4) Prinsip *Abolute liability atau Strict liability*

Prinsip tanggung jawab ini tidak ada kemungkinan bagi pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawab kecuali dalam satu hal yaitu kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini lebih memberatkan pengangkut udara

## B. Konsep Tanggung Gugat Penerbangan Codeshare Domestik

Penumpang sebagai pelanggan memiliki posisi yang lebih rendah dikarenakan kurangnya pengetahuan mengenai pemenuhan kewajiban oleh maskapai. Dengan keadaan yang demikian tersebut, terdapat tiga konsep tanggung gugat yang ada dalam UU Penerbangan.

Adapun masing-masingnya dapat ditemukan pada Pasal-Pasal tertentu pada UU Penerbangan seperti berikut.

1) Tanggung gugat atas dasar kesalahan (based on fault liability):

Pasal 143 UU Penerbangan telah mengatur bahwa pengangkut tidak bertanggung gugat atas kerugian dalam bentuk hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya<sup>8</sup>. Sehingga dapat disimpulkan bahwa untuk tanggung gugat atas kerugian dalam bentuk kehilangan atau kerusakan bagasi kabin, terdapat tiga elemen yang perlu dipenuhi secara kumulatif yakni sebagai berikut.

a) adanya kesalahan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya;

b) adanya kerugian;

c) adanya hubungan kausalitas antara kekhilafan dan kerugian tersebut<sup>9</sup>. Penumpang wajib membuktikan ketiga element tersebut dalam gugatannya. Konsep ini sebenarnya sulit untuk diterapkan karena kedudukan penumpang dan pengangkut tidak berimbang<sup>10</sup>.

2) Tanggung gugat praduga bersalah (presumption of liability):

Tanggung gugat praduga bersalah pada hukum pengangkutan udara adalah keadaan dimana pengangkut dianggap bersalah atas kerugian yang diderita penumpang dan wajib melakukan ganti rugi atas kerugian tersebut. Namun anggapan tersebut dapat ditolak oleh pengangkut untuk membebaskan dirinya dari tanggung gugat tersebut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pengangkut tidak perlu melakukan pembuktian kesalahan pengangkut pada gugatan ganti ruginya, namun hanya perlu melakukan pembuktian kerugian yang dideritanya. Berkaitan dengan itu, pengangkut masih dapat mengecualikan diri dari tanggung gugat tersebut dengan membuktikan bahwa kesalahan yang menyebabkan kerugian tersebut bukanlah timbul dari pengangkut. Pembuktian seperti ini sering dikenal

<sup>8</sup> Zakiyanto, "Aspek-Aspek Hukum Dalam Penerbangan Codeshare Internasional Dan Domestik Di Indonesia," 2018.

<sup>9</sup> Musa And Hassan, "Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang."

<sup>10</sup> .Martono, "Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional," Hal 213.

sebagai beban pembuktian negatif atau beban pembuktian terbalik (*reversed burden of proof*).

Konsep seperti ini diberlakukan karena dirasa sulit bagi penumpang untuk membuktikan kesalahan pengangkut dikarenakan tidak adanya kemampuan untuk membuktikan dengan teknologi yang dimiliki<sup>11</sup>. Ketentuan tanggung gugat yang demikian juga ditemukan pada UU Penerbangan. Pasal 146 UU Penerbangan yang mengatur bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Pengaturan yang demikian memenuhi kriteria tanggung gugat yang berkonsep praduga yang bersalah dikarenakan adanya asumsi bahwa pengangkut bersalah atas kerugian tersebut dan dimungkinkannya pengangkut untuk melakukan pembuktian bahwa kerugian tidak timbul dari kesalahan pengangkut.

3) Tanggung gugat mutlak (*absolute liability*):

Konsep tanggung gugat mutlak adalah konsep dimana pengangkut bertanggung gugat atas kerugian kerugian yang dialami oleh penumpang tanpa memperhatikan ada atau tidaknya kesalahan pengangkut yang menyebabkan kerugian tersebut. Konsep ini dapat ditemukan pada Pasal 141 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa pengangkut wajib bertanggung gugat atas kerugian yang timbul dari meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka terhadap penumpang<sup>12</sup>. Konsep ini juga berlaku terhadap kerugian yang timbul dari hilang musnah, atau rusaknya bagasi tercatat pada kegiatan pengangkutan udara. Dalam konsep ini, pengangkut wajib membayar kerugian yang diderita penumpang tanpa adanya kemungkinan untuk pengangkut mengecualikan diri kewajiban tersebut.<sup>13</sup>

Nilai Tanggung Gugat *Codeshare* Domestik Nilai tanggung gugat yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada penumpang yang menerima kerugian dalam penerbangan dalam bentuk apapun pada umumnya dibatasi jumlah maksimalnya oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Namun ketentuan batas atas ganti rugi tersebut tidak dapat ditemukan pada kerugian dalam bentuk kerusakan pada bagasi kabin yang kerusakannya terjadi karena kesalahan pengangkut. Dalam keadaan tersebut, konsep nilai tanggung gugat yang berlaku adalah *unlimited liability* dimana nilai yang harus dibayarkan kepada penumpang adalah sesuai dengan nilai kerugian yang diderita dari rusak atau hilangnya bagasi kabin penumpang<sup>14</sup>.

Penyelesaian Sengketa Ganti Rugi Penerbangan *Codeshare* Domestik Indonesia Permohonan ganti rugi tersebut merupakan sengketa yang perlu diselesaikan oleh maskapai dan penumpang. Adapun penyelesaian tersebut dapat dilakukan dalam pengadilan negeri maupun melalui penyelesaian sengketa alternatif. Penyelesaian sengketa ganti rugi melalui pengadilan negeri tersebut ditekankan oleh Pasal 176 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa dapat diajukan gugatan ganti rugi terhadap pengangkut di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia<sup>15</sup>. Sedangkan

<sup>11</sup> Zakiyanto, "Aspek-Aspek Hukum Dalam Penerbangan *Codeshare* Internasional Dan Domestik Di Indonesia," 2018.

<sup>12</sup> Ibid Ps. 141 Ayat (1)

<sup>13</sup> Adriani, "Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara," Hal 303.

<sup>14</sup> Sutarwati, "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Mengenai Bagasi Hilang Pada Maskapai Garuda Indonesia Di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Solo."

<sup>15</sup> Ibid Ps. 176.

penyelesaian sengketa alternatif dapat dilakukan melalui lembaga yang berwenang menyelesaikan sengketa perlindungan konsumen sesuai dengan peraturan perundang-undangan Indonesia<sup>16</sup> berdasarkan kesepakatan kedua pihak. Adapun lembaga penyelesaian alternatif tersebut dapat dilakukan pada BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) yang dibentuk oleh pemerintah dan terdapat pada tiap kota atau kabupaten<sup>17</sup>.

### C. Perlindungan Asuransi Bagi Penumpang

Secara yuridis asuransi penerbangan pertama kali diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang, yaitu pada Pasal 3 yang menyatakan:

- a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta-api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.
- b. Iuran wajib tersebut pada sub a diatas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan: I. kematian, dan II. cacat tetap, akibat dari kecelakaan penumpang.

Ketentuan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 di atas dipertegas kembali dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 sebagaimana dinyatakan pada Pasal 47 menyebutkan, "Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 dan Pasal 44 Ayat 1.

Berdasarkan ketentuan di atas maka perusahaan penerbangan wajib untuk mengasuransikan penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara. Dalam pelaksanaannya ketentuan ini dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan dengan mencantumkannya di dalam tiket pesawat bahwa penumpang telah diasuransikan melalui PT Asuransi Jasa Raharja. Selanjutnya dapat dikemukakan bahwa undang-undang hanya menyebutkan tentang kewajiban perusahaan penerbangan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sedangkan ketentuan mengenai besaran nilai santunan di atur didalam peraturan pelaksanaannya, yaitu diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan NOMOR : 37 /PMK.010 /2008 Tentang Besaran santunan dan iuran wajib dana pertanggunganaan kecelakaan penumpang alat angkut penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut, dan udara. Pada Pasal 3, dinyatakan:

- 1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam angkutan penumpang umum di udara atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan
- 2) Besar santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut:
  - a) Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
  - b) Penumpang yang mengalami cacat tetap berhak memperoleh santunan yang dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf a.
  - c) Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling besar Rp25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah).

<sup>16</sup> "Penjelasan Pasal 176 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956," n.d.

*Artikel*

Berdasarkan ketentuan di atas maka dapat dinyatakan Jumlah santunan kepada penumpang pesawat udara yang meninggal karena kecelakaan pesawat adalah; pertama, sebesar santunan yang diperoleh dari PT Asuransi Jasa Raharja, yaitu Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah), dasarnya setiap penumpang telah membayar iuran kepada Jasa Raharja yang melekat pada harga tiket pesawat); kedua, ditambah jumlah tuntutan penumpang/ahli waris kepada perusahaan penerbangan. Sedangkan santunan dari PT Asuransi Jasa Raharja untuk korban yang mengalami luka-luka yang memerlukan perawatan dari dokter, diberikan biaya perawatan maksimal sebesar Rp 25.000.000 (dua puluh lima juta rupiah). Dengan diberikannya dana asuransi tersebut bukan berarti perusahaan penerbangan sudah terbebas dari tanggung jawabnya terhadap penumpang, akan tetapi perusahaan penerbangan masih harus bertanggung jawab, yaitu tanggung jawabnya sebagai pengangkut yang diatur dan ditentukan dalam aturan tersendiri di Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

**D. Upaya Hukum Bagi Penumpang Yang Mengalami Kerugian Dalam Kegiatan Transportasi Udara Niaga Nasional**

Berdasarkan data yang telah penulis sajikan pada poin B. Hasil Penelitian, bahwa banyak terdapat kasus-kasus yang merugikan konsumen, diantaranya adanya keterlambatan penerbangan, kehilangan barang bagasi. Kasus-kasus tersebut secara hukum tentunya hal tersebut harus dipertanggungjawabkan. Sebab keterlambatan, kehilangan barang merupakan bentuk pelanggaran tidak terpenuhinya hak dan kewajiban yang tertuang dalam dokumen perjanjian maupun pelanggaran atas ketentuan peraturan perundang-undangan.

Secara yuridis formal adanya kasus-kasus kerugian yang dialami oleh penumpang, dapat dinyatakan bahwa pengangkut atau perusahaan penerbangan telah melanggar ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 pada Pasal 4, dinyatakan Hak konsumen adalah:

- a) hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa
- b) hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
- c) hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
- d) hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
- e) hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
- f) hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen
- g) hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
- h) hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya
- i) hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 di atas, jika dikonstruksi pada kegiatan transportasi udara niaga berjadwal nasional, yaitu sebagai berikut: konsumen dalam hal ini penumpang berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang ditawarkan oleh perusahaan penerbangan, secara acontrario berarti perusahaan penerbangan memiliki kewajiban untuk memberikan

*Artikel*

kenyamanan, keamanan, keselamatan kepada penumpang. Pasal 4 tersebut di atas mengandung makna bahwa konsumen dapat menggunakannya dalam menuntut haknya sebagai penumpang atau konsumen dalam transportasi udara.

Selanjutnya dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan itu berarti perusahaan telah melalaikan kewajibannya, yaitu tidak memberikan kenyamanan kepada konsumen. Padahal kewajiban perusahaan penerbangan adalah memberikan informasi yang jelas perihal adanya penundaan keberangkatan kepada penumpang, baik itu informasi penyebab keterlambatan maupun lamanya waktu tunggu, dan selama waktu tunggu penumpang berhak mendapatkan fasilitas pelayanan, seandainya tidak menunggu perusahaan penerbangan wajib mengalihkan dengan penerbangan dengan pesawat lain apabila penyebab keterlambatan berkaitan dengan masalah teknis pesawat yang telah disediakan sebelumnya.

Selanjutnya UUPK menentukan kewajiban pelaku usaha, sebagaimana ditentukan pada Pasal 7, yang menyatakan Kewajiban pelaku usaha adalah memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan; memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku; memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Ketentuan mengenai kewajiban pelaku usaha di atas berlaku juga dalam kegiatan transportasi udara niaga, sebab perusahaan penerbangan merupakan pelaku usaha atau produsen. Dengan demikian, apabila penumpang mengalami kerugian misalnya barang-barang yang di bawanya hilang, rusak atau musnah atau mengalami keterlambatan maka kewajiban perusahaan penerbangan adalah memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian kepada penumpang.

UUPK juga mengatur tentang tanggung Jawab Pelaku usaha, yaitu pada Pasal 19, yang menyatakan:

- 1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran,
- 2) dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- 3) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal
- 4) Transaksi Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen. Selain adanya pengaturan tentang hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, tanggung jawab pelaku usaha, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 juga menentukan tata cara penyelesaian sengketa konsumen. Pengaturan tentang penyelesaian sengketa dapat ditafsirkan sebagai upaya hukum yang dapat ditempuh oleh penumpang.

### III. PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Aspek hukum perjanjian dalam mencharter pesawat di wilayah Kalimantan Timur khususnya di PT. Airborn Indonesia menganut asas kebebasan berkontrak atau *freedom of contract*. Prinsip yang digunakan adalah prinsip Presumption of liability dan limitation of liability dengan mengacu pada Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S. 1939-100 jo Pasal (39) ayat (4) yaitu: “Bila kerugian timbul karena Tindakan sengaja atau kesalahan besar dari pengangkut atau dari salah seorang yang dipekerjakannya berhubungan dengan pengangkutan itu, maka pengangkut bertanggung jawab dengan tidak terbatas tentang kerugian itu”.

#### B. Saran

Apabila dilihat dari perkembangan teknologi yang semakin canggih dalam dunia penerbangan dan keadaan perusahaan penerbangan dewasa ini, yang mana posisi perusahaan penerbangan jauh lebih baik dari pada pengguna jasa secara individual. Karena kini perusahaan penerbangan dapat membagikan resiko yang harus ditanggung kepada banyak pihak melalui sistem pengasuransian, maka penerapan sistem Presumption of liability sudah tidak relevan lagi dengan keadaan saat ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Adriani, Rhirien. “Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.” *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan* 3, no. 2 (2015).
- Badriyah, Siti Malikhatun. “Pemuliaan (Breeding) Asas-Asas Hukum Perjanjian Dalam Perjanjian Leasing Di Indonesia.” *Yustisia Jurnal Hukum* 1, no. 2 (2012).
- John Ganesa Siahaan/Opini, 9 Asas Perjanjian, October 11/2019, n.d.
- Martono, K. “Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional.” *Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada*, 2007.
- Mr. Kist Dalam Buku Soekardono, Op.Cit Hal 22., n.d.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Perusahaan Indonesia*. Citra Aditya Bakti, 1999.
- Musa, Annalisa Yahanan Norsuhaida Che, and Kamal Halili Hassan. “Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang.” *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada* 22, no. 2 (2010): 234–251.
- “Penjelasan Pasal 176 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956,” n.d.
- Suherman, E. “Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara.” *Jurnal Hukum & Pembangunan* 9, no. 1 (1979): 1–28.
- Sutarwati, Sri. “IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 77 TAHUN 2011 TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA MENGENAI BAGASI HILANG PADA MASKAPAI GARUDA INDONESIA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL ADISUMARMO SOLO.” *Jurnal Manajemen Dirgantara* 8, no. 2 (2015): 5–14.

*Artikel*

---

*Yenny Riana Susilowati, Tinjauan Hukum Perjanjian Charter Pesawat Di Kota Balikpapan, Thesis Tahun 2016, Universitas Balikpapan, n.d.*

Zakiyanto, Alfian. "ASPEK-ASPEK HUKUM DALAM PENERBANGAN CODESHARE INTERNASIONAL DAN DOMESTIK DI INDONESIA." *Jurist-Diction* 1, no. 1 (2018): 12–31.

———. "ASPEK-ASPEK HUKUM DALAM PENERBANGAN CODESHARE INTERNASIONAL DAN DOMESTIK DI INDONESIA." *Jurist-Diction* 1, no. 1 (2018): 12–31.