

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Perjanjian

Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Perikatan yang berasal dari perjanjian dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari undang-undang dibuat atas dasar kehendak yang berhubungan dengan perbuatan manusia yang terdiri dari dua pihak.¹ Hukum perjanjian diatur dalam Buku III *Burgerlijk Wetboek* (KUHPerduta). Pada pasal 1313 KUHPerduta, dikemukakan tentang defenisi daripada perjanjian. Menurut ketentuan pasal ini, “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”.

Para Sarjana Hukum Perdata umumnya juga berpendapat bahwa defenisi perjanjian yang terdapat di dalam ketentuan di atas adalah tidak lengkap dan juga terlalu luas.² Untuk itu perlu dirumuskan kembali tentang perjanjian.

¹ Suharnoko, *Hukum Perjanjian*, Prenada Media, Jakarta, 2004, hlm. 117

² C.S.T. Kansil, *Modul Hukum Perdata Termasuk Asas-Asas Hukum Perdata*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2006.

Menurut R. Subekti yang dimaksud dengan perjanjian adalah Suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.³

Menurut Yahya Harahap Perjanjian atau verbinteniss mengandung suatu hubungan hukum kekayaan atau harta benda antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak pada satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menunaikan prestasi.⁴

Menurut Abdul Kadir Muhammad Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk melaksanakan sesuatu dalam lapangan harta kekayaan.⁵

Secara etimologi, 'pengangkutan' berasal dari kata 'angkut' yang berarti mengangkut dan membawa, sedangkan istilah pengangkutan dapat diartikan sebagai pembawa barang-barang atau orang-orang (penumpang).⁶ HMN Purwosutjipto mendefinisikan, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut sebagai pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Sedangkan, menurut Pasal 1 Ayat 26 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin

³ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Bandung, 1987, hlm.9

⁴ M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung, 1986, hlm. 6.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hlm. 78

⁶ W.J.S.Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Departemen P dan K, Balai Pustaka, Jakarta, 1976, Hal.97

kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Pasal 1 Ayat 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.

Pasal 1 Ayat 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, 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.

Dalam perkembangannya, konsep pengangkutan dapat di golongankan meliputi tiga aspek, yaitu:⁷

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*).
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*).
3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*).

⁷ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cipta Aditya Bakti, Bandung: 2008, hal 1.

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim.

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁸

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkut. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen pengangkutan penumpang disebut karcis pengangkutan. Perjanjian pengangkutan juga dapat dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter (*charter party*), seperti carter pesawat udara untuk mengangkut jemaah haji dan carter kapal untuk mengangkut barang dagangan.⁹

Menurut Pasal 33 Konvensi Warsawa 1929, perusahaan penerbangan maupun penumpang dan/atau pengirim barang bebas membuat perjanjian transportasi udara internasional asalkan perjanjian tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan-

⁸ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit ITB, Bandung, 1990, hlm. 46

⁹ *Ibid.*, hlm 3

ketentuan yang diatur dalam konvensi Warsawa 1929, sedangkan berlakunya konvensi Warsawa 1929 diatur di dalam Pasal 34.¹⁰

Perjanjian pengangkutan udara merupakan perjanjian timbal balik dan sepihak yang merupakan salah satu dari jenis-jenis perjanjian yang mewajibkan kedua belah pihak melakukan prestasi secara timbal balik. Dalam setiap perikatan ataupun perjanjian apapun, tentunya perlu adanya ketentuan yang jelas tentang subjek, objek dan hak serta kewajiban para pihak.

1. Subjek dan Objek Perjanjian Pengangkutan Udara

Di dalam sebuah perjanjian terdapat subjek dan objek perjanjian begitu juga di dalam pengangkutan udara.

Subjek hukum pengangkutan merupakan badan atau orang yang dikenakan hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan antara lain adalah:¹¹

- a. Pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian yaitu mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka adalah pengangkut, penumpang, pengirim barang, dan adakalanya penerima dimasukkan.
- b. Pihak yang tidak secara langsung terikat dengan perjanjian yaitu mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan karena bukan termasuk pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan bertindak

¹⁰ K. Martono, Amad sudiro, *Hukum Angkutan Udara*.PT. Rajagrafindo Persada. Jakarta.2011, hal 256.

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.cit, hal. 32

untuk atas nama, kepentingan pihak lain atau karena sesuatu alasan mereka
Objek hukum adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan
hukum.

Berdasarkan pengetahuan diatas, maka subjek perjanjian pengangkutan dalam
peristiwa hukum pengangkutan udara yang akan dianalisis dalam putusan
Mahkamah Agung Nomor 820K/PDT/2013 adalah:

a. Pihak Pengangkut

Pihak pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan maskapai penerbangan.
Subjek hukum pengangkut dapat bertatus badan hukum, persekutuan bukan
badan hukum, atau perseorangan. Maskapai penerbangan adalah sebuah
organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang dan barang.
Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa
tersebut dan dapat membentuk kerjasama atau aliansi dengan maskapai lainnya
untuk keuntungan bersama. Maskapai penerbangan nasional adalah sebuah
perusahaan transportasi udara yang diregistrasi secara lokal di dalam suatu
negara. mereka bisa berupa perusahaan milik negara, dioperasikan pemerintah,
atau dirancang oleh pemerintah sebagai perusahaan yang mewakili negara.

b. Pihak Penumpang

Pihak penumpang atau konsumen adalah pihak yang menggunakan jasa
maskapai penerbangan. Pihak penumpang selalu berstatus perseorangan.

Objek hukum pengangkutan adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan, maka yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah:¹²

- 1) Muatan barang.
- 2) Muatan penumpang.
- 3) Alat pengangkutan.
- 4) Biaya pengangkutan

Pengangkut berkewajiban untuk mengangkut barang dengan selamat atau mengantarkan penumpang dengan selamat sampai ke tempat tujuan. Sedangkan hak pengangkut adalah mendapatkan upah atau ongkos dari penumpang atau pengirim barang. Kewajiban penumpang adalah membayar upah atau ongkos kirim kepada pengangkut sedangkan haknya diangkut dari satu tempat ke tempat tertentu dengan selamat. Manfaat terjadinya pengangkutan ini yaitu meningkatkan nilai dan daya guna dari orang atau barang yang diangkut.

¹² AbdulKadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung. 1994. Hal.61

2. Hak dan Kewajiban para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Pihak-pihak yang terlibat di dalam perjanjian pengangkutan antara lain:¹³

a. Pihak Pengangkut

Secara umum, di dalam Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD) tidak dijumpai defenisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang.

b. Pihak Penumpang

Peraturan pengangkutan di Indonesia menggunakan istilah “orang” untuk pengangkutan penumpang. Akan tetapi, rumusan mengenai “orang” secara umum tidak diatur. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini dia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.

c. Pihak Pengirim

Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD) Indonesia juga tidak mengatur defenisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan

¹³ *Ibid.*, hlm 60

pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa Inggris, pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan pengangkut disebut *shipper*.

B. Dokumen Pengangkutan Udara

Dokumen pengangkutan udara dengan pesawat udara menurut Pasal 150 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Angkutan Udara terdiri atas:

1. Tiket Penumpang

Menurut Pasal 1 Ayat 27 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Angkutan Udara tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara. Pengangkut wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif.

Pasal 150 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Pengangkutan Udara mengatur bahwa tiket pesawat harus memuat:

- a. Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan;
- b. Nama penumpang dan nama pengangkut;
- c. Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan;
- d. Nomor penerbangan;

- e. Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada; dan
- f. Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang.

Konsumen sebagai pengguna jasa angkutan udara yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket dan dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah.

2. Tiket Masuk Pesawat Udara (*Boarding Pass*)

Boarding Pass adalah sebuah dokumen yang diberikan oleh maskapai penerbangan kepada para penumpangnya pada saat *ceck in* di bandara. *Bording Pass* ini berguna sebagai 'izin' masuk kedalam pesawat untuk penerbangan tertentu. Menurut Pasal 152 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, *Boarding Pass* pesawat udara paling sedikit memuat:

- a. Nama penumpang;
- b. Rute penerbangan;
- c. Nomor penerbangan;
- d. Tanggal dan jam keberangkatan;
- e. Nomor tempat duduk;
- f. Pintu masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*); dan
- g. Waktu masuk pesawat udara (*boarding time*).

Secara umum, penumpang yang mempunyai tiket elektronik (*etiket*) hanya membutuhkan *Boarding Pass* untuk dapat masuk kedalam pesawat. Lain halnya dengan penumpang yang mempunyai tiket manual atau *paper ticket*, kupon penerbangan pada tiket manual tersebut diperlukan bersamaan dengan *Boarding Pass* agar dapat masuk kedalam pesawat.

Boarding Pass ini dikumpulkan oleh pihak bandara untuk melakukan *cross check* jumlah penumpang yang akan berangkat. *Boarding Pass* ini biasanya memiliki *barcode* (kode bar).

3. Tanda Pengenal Bagasi (*Baggage Identification/ Claim Tag*)

Tanda pengenal bagasi adalah dokumen yang diberikan pada penumpang saat penumpang menyerahkan barang bagasinya kepada maskapai penerbangan saat melakukan *check-in*.

Mengenali bagasi masing-masing penumpang maka pengangkut wajib menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada penumpang. Tanda pengenal bagasi ini diserahkan pada saat penumpang *check-in*. Menurut Pasal 153 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Tanda Pengenal bagasi paling sedikit harus memuat:

- a. Nomor tanda pengenal bagasi;
- b. Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
- c. Berat bagasi.

4. Surat Muatan Udara (*Airway Bill*)

Pasal 1 Angka 28 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa:

“Surat Muatan Udara (*Airway Bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak dimana penerima kargo untuk mengambil kargo.”

Pasal 155 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengatur bahwa Surat muatan udara sebagaimana dimaksud paling sedikit memuat:

- a. Tanggal dan tempat surat muatan udara dibuat;
- b. Tempat pemberangkatan dan tujuan;
- c. Nama dan alamat pengangkut pertama;
- d. Nama dan alamat pengirim kargo;
- e. Nama dan alamat penerima kargo;
- f. Jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor kargo yang ada;
- g. Jumlah, berat, ukuran, atau besarnya kargo;
- h. Jenis atau macam kargo yang dikirim; dan
- i. Pernyataan bahwa pengangkutan kargo ini tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Penyerahan surat muatan udara oleh pengirim kepada pengangkut membuktikan kargo telah diterima oleh pengangkut dalam keadaan sebagaimana tercatat dalam surat muatan udara.

C. Bagasi Penumpang

Definisi bagasi secara singkat adalah barang yang dibawa penumpang di dalam penerbangan. Pengertian bagasi secara lebih luas adalah barang bawaan, artikel, harta benda, dan barang-barang milik pribadi penumpang, baik bagasi tercatat, bagasi kabin, maupun bagasi tak tercatat yang diizinkan oleh perusahaan penerbangan untuk dapat diangkut di pesawat udara guna keperluan pribadi untuk dipakai atau digunakan oleh penumpang selama melakukan perjalanan atau di tempat tujuan penumpang beraktifitas.¹⁴

Pasal 1 Ayat (8) yang di maksud dengan Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. Sedangkan menurut Pasal 1 Ayat (9) yang dimaksud dengan Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.

Berdasarkan definisi tersebut di atas, dapat diartikan bahwa barang milik pribadi untuk keperluan sehari-hari yang diperlukan penumpang selama perjalanan harus dibedakan antara barang yang dibawa penumpang dengan barang yang dikirim. Barang bawaan yang dibawa sendiri oleh penumpang disebut bagasi. Sementara itu, barang kiriman yang tidak dibawa sendiri oleh penumpang disebut *unaccompanied*.¹⁵

¹⁴ Suharto Abdul Majid dan Eko Probo D,W, *Ground Handling Manajemen Pelayaran Darat Perusahaan Penerbangan*, (Jakarta : Rajawali Pers, 2010), hlm 68

¹⁵ *Ibid.*, hlm 69

Menurut penjelasan di atas maka kita dapat menggolongkan bagasi penumpang ke dalam tiga golongan utama, yaitu: ¹⁶

- a. *Checked Baggage* adalah bagasi terdaftar dan termuat di tempat khusus barang di dalam pesawat yang disebut *cargo compartement*. Bagasi Tercatat menurut pasal 1 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. Sebelum dimasukkan kedalam pesawat, barang tersebut akan ditimbang untuk mengetahui beratnya. Setiap kelebihan berat yang ditentukan oleh perusahaan, akan dikenakan biaya bagasi lebih.
- b. *Unchecked Baggage* menurut pasal 1 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah barang bawaan yang dibawa sendiri oleh penumpang kedalam kabin pesawat. Barang bawaan itu berada dibawah pengawasan dan tanggung jawab penumpang sendiri. *Unchecked baggage* biasanya diletakkan dibawah kursi penumpang atau di dalam rak yang biasanya terletak diatas penumpang. Beberapa nama lain *unchecked baggage* adalah *personal effect*, *IATA free articles as carry on board*, *free carry on item*, dan *cabin baggage*.

Bagasi penumpang harus ditimbang. Jumlah bagasi penumpang yang boleh dibawa di dalam penerbangan dibatasi jumlahnya sesuai dengan kelas pelayanan dan sesuai dengan ketentuan pada masing-masing perusahaan maskapai penerbangan.

¹⁶ Suharto Abdul Majid dan Eko Probo D,W., Op.cit, hlm. 70

Mengenali bagasi masing-masing penumpang maka pengangkut wajib menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada penumpang. Tanda pengenal bagasi ini diserahkan pada saat penumpang *ceck in*. Menurut Pasal 153 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Tanda Pengenal bagasi paling sedikit harus memuat:

- a. Nomor tanda pengenal bagasi;
- b. Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
- c. Berat bagasi.

D. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara

Tanggung jawab (*liability*) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), adalah menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Pada dunia penerbangan internasional di atur juga tentang ketentuan tanggung jawab maskapai penerbangan. *Liability* dapat pula diartikan sebagai kewajiban untuk membayar uang atau melaksanakan jasa lain, kewajiban yang pada akhirnya harus dilaksanakan.¹⁷

Convention for Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air yang di kenal dengan Konvensi Warsawa 1929 dan pada Tahun 1955 konvensi ini telah di tambah dengan *Protocol The Hanguae*, namun masih banyak kekurangan dalam konvensi ini seperti jumlah penggantian nilai yang terlalu kecil dan merugikan

¹⁷ Henry Campbell, *Black's Law Dictionary*, (St Pau : West Publishing Co, 1990), hlm 116

penumpang. Ordonansi Pengangkutan Udara *Luchtvervoer Ordonantie* menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan bagasi namun limit penggantian yang ditentukan peraturan ini sudah sama sekali tidak sesuai dengan keadaan ekonomis dewasa ini.

Tanggung jawab maskapai penerbangan dalam bagasi yang rusak maupun hilang sudah jelas diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 144 yaitu “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut”. Pasal 168 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ayat (1) yaitu “Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 dan Pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2009”.

Pasal 1 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara juga memberikan definisi tanggung jawab pengangkut, yaitu “Kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga”.

Pelaksanaan pengangkutan terlebih dahulu dilakukan perjanjian pengangkutan, agar lebih mudah mengetahui pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi masalah dan resiko yang ditanggung, Mr. E. Suherman mengemukakan tanggung jawab

pengangkutan adalah suatu perbuatan yang dibebankan kepada kedua belah pihak yang bersifat mengikat atas dasar perjanjian pengangkutan.¹⁸

Ajaran hukum yang berlaku di *Common Law System* maupun *Continental System*, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut yang menyediakan jasa transportasi udara untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengiriman barang. Menurut ajaran hukum tersebut, untuk keperluan tanggung jawab (*liability*) majikan dengan karyawan, pegawai, atau agen atau perwakilannya atau orang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan tersebut dianggap seseorang, karena itu berdasarkan ajaran hukum *doctrine* tersebut, perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab terhadap penumpang, pengiriman barang, maupun pihak ketiga.¹⁹

Hukum pengangkutan udara mengenal tiga konsep dasar tanggung jawab hukum, yaitu tanggung jawab atas dasar kesalahan kesalahan (*based on fault liability*), tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*presumption of liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*).²⁰

¹⁸ E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Udara Indonesia*, (Bandung : N.V.Eresco I, 1962), hlm 12

¹⁹ H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2013), hlm 10

²⁰ *Ibid.*, hlm 10

1. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*Fault of Liability*)

Prinsip tanggung jawab karena kesalahan, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia tentang Perbuatan Melawan Hukum (*onrechtmatigdaad*) sebagai aturan umum (*general rule*).²¹

Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga terhadap perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.

Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur :²²

- a. Ada kesalahan (*fault*) dan kerugian (*damages*)

Kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab, demikian pula ada kesalahan tetapi tidak menimbulkan kerugian, maka perusahaan

²¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.Cit., hlm 49

²² H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Op.Cit., hlm 12

penerbangan juga tidak bertanggung jawab. Dalam konsep ini yang harus membuktikan adalah korban.

b. Beban pembuktian dan besaran ganti rugi

Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban yang menderita kerugian mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan, ada kerugian dan kerugian tersebut akibat dari kesalahan, maka perusahaan penerbangan harus membayar seluruh kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

c. Kedudukan para pihak

Konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan kedudukan para pihak adalah sama dalam arti mempunyai kemampuan saling membuktikan kesalahan pihak yang lain.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. Keterlambatan angkutan udara; dan
- f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga

Tanggung jawab terhadap hilang atau rusaknya bagasi kabin diatur dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu:

- a. Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
- b. Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

Tanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat selanjutnya diatur dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu :

- a. Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut:
 - 1) kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu

- rupiah) per kg dan paling banyak Rp.4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
- 2) kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.
- b. Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.
- c. Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan, belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Konsep tanggung jawab hukum (*legal liability*) atas dasar praduga bersalah (*Presumption of Liability*) mulai ditetapkan sejak Konvensi Warsawa 1929.²³ Menurut konsep hukum praduga bersalah perusahaan dianggap bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pngirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu,

²³ Brad Kizza, “*Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents*”. Vol46(1) JALC 151 (1980).

kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu.²⁴

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia juga menganut prinsip karena praduga bersalah. Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dihindari terjadinya.²⁵

Unsur-Unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) adalah:²⁶

a. Beban Pembuktian Terbalik

Konsep tanggung jawab bersalah yang harus membuktikan adanya kesalahan adalah perusahaan penerbangan yang disebut dengan beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif. Apabila perusahaan penerbangan, termasuk karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas tidak bertanggung jawab dalam arti tidak akan membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengiri barang sedikitpun juga.

²⁴ H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Op.Ci., hlm 13

²⁵ Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia

²⁶ H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Op.Cit., hlm 14

b. Tanggung Jawab Terbatas

Sebagai konsekuensi konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah maka perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas jumlah kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti rugi seluruhnya.

c. Perlindungan Hukum

Tanggung jawab praduga bersalah menganggap perusahaan bersalah tanpa dibuktikan terlebih dahulu, namun demikian perusahaan penerbangan juga berhak untuk melindungi diri.

d. Ikut Bersalah

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri tetapi perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang juga ikut melakukan kesalahan.

Konsep tanggung jawab bersalah dapat kita lihat pada Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang berbunyi:

“(1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat

terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya. (2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada Ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut”.

3. Tanggung Jawab Multak (*Absolute Liability*)

Prinsip pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.²⁷ Berdasarkan konsep tanggung jawab ini korban tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi. Para korban cukup memberitahu bahwa menderita kerugian akibat jatuhnya pesawat udara atau orang dan barang-barang dari pesawat udara.

Konsep tanggung jawab multlak terdapat dalam Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan yang berbunyi:

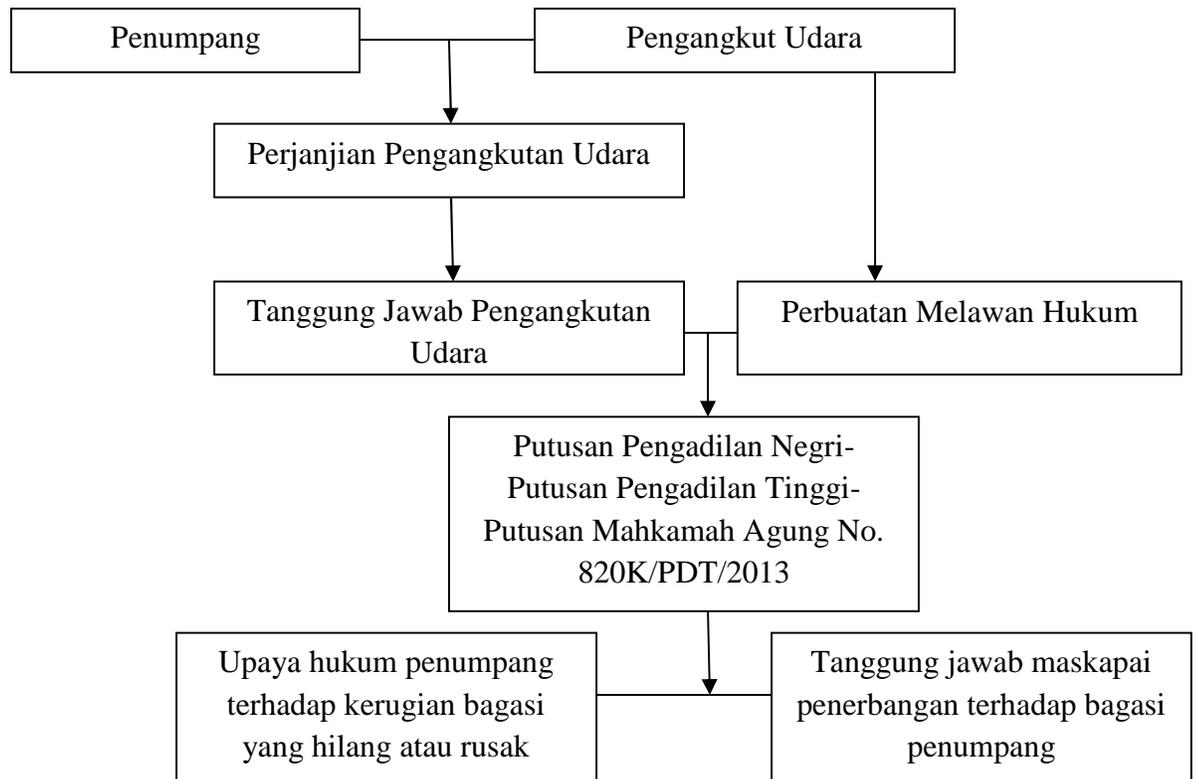
“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.”

Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang sebagaimana hal in termuat dalam

²⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.Cit., hlm 56

pasal 18 Ayat (2) Peraturan Menteri perhubungan No. 77 Tahun 2007 tentang
Tanggung Jawab Pengangkut Udara

E. Kerangka Pikir



Keterangan

Kegiatan pengangkutan terdiri dari dua pihak yaitu pihak penumpang dan pengangkut udara sebagai penyedia jasa angkutan udara. Kegiatan ini menimbulkan hubungan hukum yaitu perjanjian angkutan udara. Didalam melakukan hubungan hukum antara penumpang dan jasa angkutan yang terikat dalam perjanjian pengangkutan tentu tidak luput dari masalah. Salah satu masalah yang dihadapi adalah hilang dan/atau

rusaknya bagasi milik penumpang pengguna jasa angkutan udara. Masalah ini telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Salah satu contoh permasalahan hilang atau rusaknya bagasi milik penumpang yang telah diselesaikan dengan adanya Putusan Mahkamah Agung Nomor 820/PDT/2013. Dari putusan ini penulis akan melihat dan menelaah upaya hukum yang dilakukan penumpang terhadap hilang dan/atau rusaknya bagasi penumpang dan tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan terhadap bagasi penumpang.