

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian Pada Umumnya

1. Konsep Perjanjian

Pasal 1313 KUHPdt, memberikan perumusan tentang pengertian perjanjian yaitu “suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Pengaturan perjanjian terdapat dalam Pasal 1313 KUHPdt tersebut memberikan penjelasan, bahwa yang dapat membuat perjanjian itu tidak hanya satu orang dengan seorang lainnya saja, akan tetapi perjanjian juga dapat dibuat oleh seorang terhadap beberapa orang lainnya atau sebaliknya. Rumusan perjanjian yang terdapat dalam Pasal 1313 KUHPdt terdapat beberapa kelemahan yaitu:

- a. Hanya menyangkut sepihak saja, hal ini dapat diketahui dari rumusan kata “mengikat” sifatnya hanya datang dari satu pihak saja, seharusnya rumusan ini adalah “saling mengikatkan diri”, jadi ada konsensus antara dua pihak.
- b. Kata perbuatan mencakup juga tanpa konsensus.
- c. Pengertian perjanjian terlalu luas
- d. Tanpa menyebut tujuan, rumusan pasal tersebut tidak menyebut tujuan mengadakan perjanjian sehingga pihak-pihak mengikatkan diri tidak jelas untuk apa. ¹

¹ Abdulkadir Muhammad, Hukum Perikatan. Alumni. Bandung. 2004. Hlm. 225

Berdasarkan pada kelemahan di atas para sarjana memberikan pengertian mengenai perjanjian, antara lain menurut Soebekti, Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dengan mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Pendapat Pitlo, perjanjian adalah hubungan hukum dalam harta kekayaan antara dua pihak atau lebih atas dasar mana satu pihak berhak/ kreditur dan pihak lain berkewajiban/ debitur atas suatu prestasi. Abdulkadir Muhammad merumuskan perjanjian sebagai “suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hak mengenai harta kekayaan”.² Selanjutnya perikatan adalah “suatu hubungan harta kekayaan/ benda antara dua orang atau lebih, yang member kekuatan hak pada satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan kepada pihak lain untuk melaksanakan prestasi”.³

Perikatan (*verbinten*) mengandung pengertian “suatu hubungan harta kekayaan/ harta benda antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak pada satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pula pihak lain untuk melaksanakan prestasi”. Dari definisi diatas dapat dilihat adanya unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Hubungan hukum yaitu hubungan yang diatur oleh hukum dan menyebabkan akibat hukum
- b. Bidang harta kekayaan yaitu sesuatu yang dapat dinilai dengan uang
- c. Pihak-pihak yang terlibat yaitu dua pihak atau lebih

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian Baku dalam Praktik Perusahaan Perdagangan*. Citra Aditya Bakti. Bandung. 1992. Hlm 10

³ R.Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermedia, Jakarta 2004. Hlm.17

- d. Hak dan kewajiban yaitu yang satu berhak dan yang lain berkewajiban atau sebaliknya.
- e. Adanya prestasi yang harus dipenuhi, adapun wujud prestasi dapat berupa:
 - 1) Memberi sesuatu
 - 2) Melakukan sesuatu
 - 3) Tidak melakukan sesuatu

Perjanjian timbul dari adanya hubungan antara pihak-pihak. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dengan demikian hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah perjanjian itu menerbitkan perikatan. Suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena dua pihak setuju untuk melakukan sesuatu. Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan, dan perikatan itu paling banyak diterbitkan oleh suatu perjanjian, tetapi ada juga sumber lain yang melahirkan perikatan yaitu undang-undang. Perikatan yang lahir dari perjanjian, memang dikehendaki oleh dua orang atau pihak yang membuat suatu perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari undang-undang diadakan oleh undang-undang di luar kemauan para pihak yang bersangkutan.

1. Unsur-unsur dan Syarat Sah Perjanjian

a. Unsur-unsur perjanjian

Ada empat unsur perjanjian, yaitu :

- 1) Unsur subjek, yaitu pihak-pihak minimal dua pihak sebagai pelaku, yang terdiri dari perusahaan dan penumpang yang akan mengadakan perjanjian. Subjek perjanjian adalah para pihak yang hendak melakukan perjanjian sebagai pelaku dari suatu tindakan hukum tertentu, yang

mana dalam hal ini tindakan hukum perjanjian dari sudut hukum adalah sebagai subjek hukum. Subjek hukum sebagai pelaku perbuatan hukum diartikan sebagai hukum pengembalian hak dan kewajiban. Subjek hukum terdiri dari dua macam, yakni :

a) Manusia

Manusia sebagai subjek hukum perikatan adalah pihak yang sudah dapat dibebani hukum.

b) Badan hukum

Badan hukum adalah badan yang dianggap dapat bertindak dalam hukum dan yang mempunyai hak-hak, kewajiban-kewajiban dan berhubungan hukum terhadap orang lain atau badan hukum.

2) Unsur perbuatan, yaitu kewenangan berbuat menurut undang-undang.

Manusia dikatakan cakap melakukan perbuatan hukum apabila dia sudah dewasa, artinya sudah mencapai umur 21 Tahun atau sudah menikah walaupun belum 21 Tahun atau sehat pikiran, memiliki kebebasan atau tidak dibawah pengampuan untuk dapat melakukan suatu perjanjian atau memiliki surat kuasa bila mewakili pihak lain.

3) Unsur prestasi, yaitu objek tertentu atau dapat ditentukan. Sesuatu yang

memenuhi syarat yaitu benda yang sudah tertentu atau dapat ditentukan, milik yang sah dan tidak dilarang undang-undang yaitu benda-benda yang digunakan dalam kegiatan usaha. Benda tersebut dapat berupa benda berwujud atau tidak berwujud; benda terdaftar atau tidak terdaftar; benda bergerak atau tidak bergerak.

4) Unsur tujuan, yaitu tujuan yang halal yang ingin dicapai pihak-pihak

memenuhi syarat, yaitu tidak dilarang undang-undang, tidak

bertentangan dengan ketertiban umum dan tidak bertentangan dengan kesusilaan masyarakat.

Berdasar pada rumusan diatas, apabila di telaah secara mendalam, maka dari pengertian perjanjian memuat beberapa unsur,⁴ sebagai berikut:

- 1) Ada pihak-pihak, sekurang-kurangnya dua orang (subjek)
- 2) Ada persetujuan antara pihak-pihak (consensus)
- 3) Ada objek yang berupa benda
- 4) Ada tujuan bersifat kebendaan (mengenai harta kekayaan)
- 5) Ada bentuk tertentu, lisan atau tulisan

b. Syarat Sah Perjanjian

Perjanjian yang sah adalah perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh undang-undang. Perjanjian yang dibuat secara sah diakui dan diberi akibat hukum. Menurut ketentuan Pasal 1320 KUHPdt, syarat sahnya perjanjian adalah adanya persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian, ada kecakapan pihak-pihak untuk membuat perjanjian, ada suatu hal tertentu, ada suatu sebab yang halal.

Sebelum perjanjian akan dibuat, terlebih dahulu harus memenuhi beberapa syarat sehingga secara hukum sah dan dapat dipertanggungjawabkan. Syarat sah perjanjian secara umum diatur dalam Pasal 1320 KUHPdt, yang mana ada 4 (empat) syarat yang harus dipenuhi untuk sahnya suatu perjanjian, diantaranya adalah : 1) Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya; 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan; 3) Suatu hal

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*. Alumni. Bandung.1982. hlm 79

tertentu; 4) Sebab yang halal⁵. Ke empat syarat tersebut dapat dijelaskan, sebagai berikut:

1. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya

Pengertian sepakat dinyatakan sebagai kehendak yang disetujui (*Overeenstemmend wils verklaring*) antara pihak-pihak. Oleh karenanya tidak ada unsur paksaan, penipuan mengenai hal-hal pokok dalam suatu perjanjian yang telah dibuat, jadi apa yang dikehendaki oleh suatu pihak telah disetujui oleh pihak lain secara timbale balik. Dilihat dari syarat sahnya perjanjian ini, dapat dibedakan menjadi tiga bagian perjanjian, yaitu esensialia, naturalia dan aksidentalialia. Esensialia adalah bagian yang merupakan sifat yang harus ada didalam perjanjian, sifat ini yang menentukan atau menyebabkan perjanjian itu tercipta. Naturalia adalah bagian yang merupakan sifat bawaan dari perjanjian yang pasti ada dalam perjanjian tertentu, setelah unsur esensialianya diketahui secara pasti. Aksidentalialia, bagian ini merupakan sifat yang melekat pada suatu perjanjian yang merupakan ketentuan yang dapat diatur secara menyimpang oleh para pihak, sesuai dengan kehendak para pihak, yang merupakan persyaratan khusus yang ditentukan secara bersama-sama oleh para pihak.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Dalam hal ini dapat kita lihat ketentuan dalam Pasal 1329 sampai dengan Pasal 1331 KUHPdt yang berbunyi “setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan, kecuali jika undang-undang menyatakan bahwa orang tersebut tidak cakap. Orang-orang yang tidak cakap membuat perjanjian adalah orang-orang yang belum dewasa dan mereka berada dibawah

⁵ R Subekti. *Hukum Perjanjian*. PT. Intermedia. Jakarta. 2004. hlm 17

pengampunan”. Untuk melakukan suatu perjanjian dalam perhubungan hukum menurut undang-undang haruslah orang-orang yang telah cakap bertindak dalam hukum. Cakap (*bekwaam*) merupakan syarat umum untuk dapat melakukan perbuatan hukum secara sah yaitu harus sudah dewasa, sehat akal pikiran dan tidak dilarang oleh suatu undang-undang atau peraturan untuk melakukan suatu perbuatan tertentu.

Menurut undang-undang, seseorang itu dikatakan cakap melakukan perbuatan hukum apabila ia sudah dewasa atau apabila seseorang sudah mencapai umur 21 Tahun atau sudah dewasa atau apabila seseorang itu sudah mencapai umur 21 Tahun atau sudah lebih dahulu telah kawin walaupun belum mencapai umur 21 Tahun. Orang-orang yang ditaruh dibawah pengampunan yang juga termasuk orang-orang yang dalam keadaan dungu, sakit otak dan yang penglihatannya buta walupun kadang-kadang dia cakap mempergunakan pengampunan hal ini dapat kita lihat di dalam Pasal 433 KUHPdt.

3. Sesuatu hal tertentu

Sesuatu hal tertentu artinya apa yang telah diperjanjikan dalam suatu perjanjian, haruslah suatu hal atau suatu benda yang cukup jelas atau tertentu. Undang-undang menentukan benda-benda yang tidak dapat dijadikan objek dari perjanjian. Benda-benda itu adalah dipergunakan untuk kepentingan umum, itu sebabnya suatu perjanjian harus mempunyai objek tertentu sekurang-kurangnya dapat ditentukan. Hal ini sesuai dengan Pasal 1335 KUHPdt, yaitu “benda-benda itu dapat berupa benda yang sekarang ada dan nanti akan ada dikemudian hari”.

4. Suatu sebab yang halal

Pada Pasal 1335 sampai dengan Pasal 1337 KUHpd, yaitu : “untuk sahnya suatu perjanjian, undang-undang mengisyaratkan adanya kuasa. Undang-undang tidak memberikan pengertian kuasa. Yang dimaksud dengan kuasa bukan hubungan sebab akibat, tetapi isi dan maksud/ tujuan perjanjian. Melalui syarat ini, dalam praktik maka hakim dapat mengawasi praktik tersebut. Hakim dapat menilai apakah isi perjanjian tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan”.

Syarat pertama dan kedua sebagai syarat subjektif, karena dua persyaratan tersebut merupakan subjek perjanjian, sehingga dengan demikian apabila tidak dipenuhi salah satunya, maka perjanjian tersebut boleh dimintakan pembatalannya.

Syarat ketiga dan keempat merupakan syarat objektif, karena kedua persyaratan tersebut mengenai objek perjanjian dan jika salah satunya tidak dipenuhi maka perjanjian tersebut menjadi batal demi hukum. Apabila syarat sah suatu perjanjian sebagaimana tersebut dalam Pasal 1320 KUHpd telah dipenuhi, maka menurut Pasal 1338 KUHpd perjanjian tersebut mempunyai kekuatan hukum yang sama dengan ketentuan undang-undang. Ketentuan Pasal 1338 KUHpd menegaskan bahwa “semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan ini tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik”.

Atas dasar ketentuan yang terdapat pada Pasal 1338 KUHPdt, maka dapat diketahui adanya asas kebebasan berkontrak, yaitu setiap orang bebas membuat perjanjian asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Membuat suatu perjanjian para pihak berjanji, bebas dalam menentukan hal-hal yang akan diperjanjikan dan juga bentuk dari perjanjian yang mereka buat, dengan kata lain bahwa mereka bebas tanpa adanya unsur-unsur paksaan dari satu pihak dalam membuat perjanjian itu.

Perjanjian dibuat haruslah mengindahkan ketentuan yang ada, maka harus memperhatikan asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian pada umumnya. Adapun asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian⁶ adalah :

- 1) Asas Kebebasan berkontrak
- 2) Asas kesepakatan
- 3) Asas kekuatan mengikat
- 4) Asas itikad baik
- 5) Asas kepatuhan dan kebiasaan

3. Akibat Hukum Perjanjian

Setiap perjanjian yang dibuat oleh para pihak akan menimbulkan hubungan hukum sehingga adanya hak dan kewajiban para pihak. Pihak yang berhak atas prestasi (pihak yang aktif) adalah kreditur sedangkan pihak yang berkewajiban memenuhi prestasi adalah debitur.⁷ Menurut ketentuan Pasal 1338 KUHPdata, perjanjian yang dibuat harus memenuhi syarat pada Pasal 1320 KUHPdata berlaku sebagai undang-

⁶ Abdulkadir Muhammad. 1982, *Hukum Perikatan*. Alumni. Bandung. hlm 84

⁷ Riduan syahrani, 2010, *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*, Alumni, hlm.197

undang bagi mereka yang membuatnya, tidak dapat ditarik kembali tanpa persetujuan kedua belah pihak atau karena alasan yang cukup menurut undang-undang dan harus dilaksanakan dengan itikad baik.⁸ Akibat hukum disebabkan karena timbulnya hak dan kewajiban, dimana hak merupakan suatu kenikmatan sedangkan kewajiban merupakan suatu bebab. Adapun ketentuannya sebagai berikut :

- a. Jika memenuhi unsur dan syarat akibatnya; perjanjian itu sah dan mengikat. Wajib dilaksanakan dengan itikad baik oleh pihak dan tidak boleh dibatalkan secara sepihak. Perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak, artinya para pihak harus mentaati perjanjian itu sama dengan mentaati undang-undang.
- b. Jika memenuhi unsur tetapi ada syarat yang tidak dipenuhi akibatnya; perjanjian itu sah tetapi tidak mengikat. Tidak wajib dilaksanakan atau ditunda pelaksanaannya sampai syarat dipenuhi, apabila dilaksanakan juga, pelaksanaan itu diancam dengan pembatalan, jika ada yang membatalkan syarat itu dianggap sudah dipenuhi. Perjanjian ini disebut dapat dibatalkan.
- c. Jika ada unsur yang tidak dipenuhi, dengan sendirinya syarat juga tidak dipenuhi akibatnya; perjanjian itu tidak sah dan tidak mengikat bagi kedua belah pihak. Perjanjian ini disebut batal demi hukum.

B. Perjanjian Pengangkutan Udara

1. Perjanjian Pengangkutan Udara

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu

⁸ Ibid hlm. 96

kelain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁹ Sebelum dipaparkan mengenai perjanjian pengangkutan udara terlebih dahulu dijelaskan mengenai hukum Pengangkutan Udara. 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. 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.

Peraturan perUndang-Undangan juga dijelaskan beberapa defenisi yang berkenaan dengan kegiatan pengangkutan udara, yaitu antara lain: dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, menentukan beberapa ketentuan umum, yaitu antara lain :

- a. Penerbangan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandara udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
- b. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu

⁹ R. Subekti. *Aneka Perjanjian*. Alumni. Bandung. 1979. hlm 81

perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara.

- c. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.

Perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dan pihak penumpang atau pihak pengirim udara, dengan imbalan bayaran atau suatu prestasi lain. Dalam arti luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara.¹⁰ Menurut G Kartasapoetra, perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara pengangkut dengan pihak penumpang atau pihak pengirim barang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau prestasi lain.

Berdasarkan rumusan perjanjian pengangkutan udara di atas maka dapat disimpulkan bahwa dalam suatu perjanjian pengangkutan udara harus terdapat beberapa unsur diantaranya adanya para pihak atau subjek hukum, adanya alat atau sarana pengangkut, adanya prestasi yang harus dilaksanakan oleh pengangkut, kemudian adanya kewajiban membayar ongkos atau biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.¹¹

¹⁰ Ningrum, Lestari. *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004

¹¹ Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 140

2. Subjek dan Objek Perjanjian Pengangkutan Udara

a. Subjek dalam perjanjian Pengangkutan Udara

1. Penumpang

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.¹² Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdota). Ada beberapa criteria penumpang menurut Undang-Undang Pengangkutan Indonesia, yaitu:

- a) Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan
- b) Pihak tersebut adalah penumpang yang wajib membayar biaya pengangkutan.
- c) Pembayaran biaya pengangkutan dibuktikan oleh karcis yang dikuasai oleh penumpang.

E.Suherman menyatakan bahwa dalam penerbangan teratur (*schedule*) definisi penumpang adalah setiap orang yang diangkut dengan pesawat udara oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan udara dengan atau tanpa bayaran.¹³

Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan

¹² Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti hlm.65

¹³ E.Suherman. *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*. Bandung: Alumni. 1984 hlm 56

atas dirinya yang diangkut. Draft *convention* September 1964 dirumuskan tentang definisi penumpang di mana disebutkan bahwa penumpang adalah setiap orang yang diangkut dalam pesawat udara, kecuali orang yang merupakan anggota awak pesawat, termasuk pramugara atau pramugari.

Dengan definisi tersebut, maka jelaslah semua yang termasuk awak pesawat sebagai pegawai pengangkut tidak tergolong sebagai penumpang, sedangkan pegawai darat pengangkut yang turut serta atau diangkut dengan pesawat udara baik untuk keperluan dinas pada perusahaan penerbangannya maupun untuk kepentingan pribadi dianggap sebagai penumpang biasa.

2. Pihak Pengangkut

Pengangkut pada umumnya adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Menurut Abdulkadir Muhammad¹⁴ pengangkut memiliki dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkutan pada arti yang pertama masuk dalam subjek pengangkutan sedangkan pada arti pengangkut yang kedua masuk dalam kategori objek pengangkutan.

Pengangkut memiliki arti yang luas yaitu tidak hanya terbatas atau dipertanggungjawabkan kepada *crew* saja, melainkan juga perusahaan-

¹⁴ Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Penerbit Genta Press, Yogyakarta

perusahaan yang melaksanakan angkutan penumpang atau barang. Pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut muatan yang diserahkan kepadanya, selanjutnya menyerahkan kepada orang yang ditunjuk sebagai penerima dan menjaga keselamatan barang muatan tersebut. Pengangkut dalam melaksanakan kewajibannya yaitu mengadakan perpindahan tempat, harus memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan antara lain, yaitu sebagai berikut:

1. menyelenggarakan pengangkutan dengan aman, selamat dan utuh;
2. pengangkutan diselenggarakan dengan cepat, tepat pada waktunya;
3. diselenggarakan dengan tidak ada perubahan bentuk.

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Pengangkut dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara/Daerah, Badan Usaha Milik Swasta, Badan Usaha Koperasi, atau Perseorangan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan niaga. Ada beberapa ciri dan karakteristik pengangkut yaitu sebagai berikut:

- a) perusahaan penyelenggara angkutan;
- b) menggunakan alat angkut mekanik;
- c) penerbit dokumen angkutan.

Pengangkut udara

Dalam Konvensi Guandalajara 1961, ada dua macam pengangkut, masing-masing pengangkut yang membuat perjanjian (*contracting carier*) dan pengangkut yang benar-benar mengangkut (*actual carrier*). *Contracting Carrier* adalah orang yang membuat perjanjian untuk transportasi dengan penumpang atau pengirim atau seorang yang

bertindak sebagai penumpang atau pengirim barang yang diatur oleh Konvensi Warsawa 1929. *Actual carrier* adalah orang selain pengangkut yang, berdasarkan kuasa dari pengangkut yang membuat perjanjian, melakukan seluruh atau sebagian pengangkutan, tetapi yang tidak termasuk bagian pengangkutan berturut-turut sebagaimana dimaksudkan dalam Konvensi Warsawa 1929.¹⁵

E. Suherman mendefinisikan pengangkut udara yaitu setiap pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pihak penumpang atau pengirim atau penerima barang, perjanjian mana dapat dibuktikan dengan dokumen angkutan yang diberikan pada penumpang/pengirim barang.¹⁶ Dalam penyelenggaraan kegiatan angkutan udara niaga atau komersial, pengangkut adalah perusahaan-perusahaan penerbangan atau biasa disebut juga dengan maskapai penerbangan, ada juga menyebutnya operator penerbangan. Pengangkutan udara dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha pengangkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha pengangkutan udara niaga.¹⁷ Pengangkutan udara niaga adalah perusahaan pengangkutan udara yang mendapat izin dari pemerintah menggunakan pesawat udara niaga dengan memungut bayaran. Perusahaan badan hukum boleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) seperti PT.Garuda Indonesia Airways (Persero) dan PT.Merpati Nusantara Airlines (Persero). Boleh juga Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) seperti Sriwijaya Airlines, dan PT.Lion Airlines.

¹⁵ H.K. Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013 hlm. 78

¹⁶ E.Suherman. *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*. Bandung: Alumni. 1984 hlm. 79

¹⁷ Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 84

b. Objek dalam Perjanjian Pengangkutan Udara

Objek hukum adalah isi perjanjian atau pokok perjanjian, yaitu keseluruhan kewajiban dan hak yang menyebabkan terjadinya perjanjian atau lebih dikenal sebagai prestasi. Menurut Pasal 1320 KUH Perdata, untuk sahnya suatu perjanjian harus ada suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Keduanya sering disebut sebagai syarat objektif untuk sahnya perjanjian. Berdasarkan Pasal 1332 dan 1333 KUH Perdata bahwa untuk sahnya perjanjian maka objeknya haruslah tertentu, atau setidaknya cukup dapat ditentukan. Objek perjanjian tersebut dengan demikian haruslah :

- 1) Dapat diperdagangkan;
- 2) Dapat ditentukan jenisnya;
- 3) Dapat dinilai dengan uang, dan
- 4) Memungkinkan untuk dilakukan/ dilaksanakan.¹⁸

Perjanjian pengangkutan udara yang menjadi objek perjanjian adalah barang dan penumpang, sampai proses pengangkutan berakhir.

1. Hak dan Kewajiban Penumpang dan Pihak Pengangkut

a. Hak Penumpang

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan.¹⁹ Perjanjian angkutan udara yang dimaksud yaitu tiket penumpang dan pas masuk pesawat udara (*Boarding pass*).

Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk

¹⁸ Elly Erawati dan Herlien Budiono. *Penjelasan Hukum tentang Kebatalan Perjanjian*. Jakarta: Nasional Legal Reform Program, 2010 hlm 9

¹⁹ Hadisuprpto, Hartono Dkk. *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. Yogyakarta: UII Press, 1987 hlm 26

menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain. Penumpang berhak menggunakan tiket penumpang yang dimilikinya sesuai dengan nama yang tercantum dalam tiket tersebut dengan dibuktikan oleh dokumen identitas diri.

b. Kewajiban Penumpang

Sebagai salah satu pihak dalam perjanjian angkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

- a) Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya
- b) Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu
- c) Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta
- d) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya
- e) Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu, maka sebagai konsekuensinya pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Disamping itu juga apabila penumpang yang melalaikan kewajibannya itu kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

c. Hak Pengangkut

Secara umum hak pengangkut adalah menerima pembayaran ongkos angkutan dari penumpang atau pengirim barang atas jasa angkutan yang telah diberikan. Akan tetapi di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 ditentukan hak pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- 1) Pada Pasal 7 ayat (1), Setiap pengangkut barang berhak untuk meminta kepada pengirim untuk membuat dan memberikan surat yang dinamakan "surat muatan udara". Setiap pengirim berhak untuk meminta kepada pengangkut agar menerima surat tersebut.
- 2) Pasal 9, Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara.
- 3) Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak. Dan pada ayat (2) Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram

atau telepon, atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.

Disamping hak-hak yang diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara tersebut di atas, masih ada hak-hak yang lain dari pengangkut seperti hak untuk menolak pelaksanaan atau mengangkut penumpang yang tidak jelas identitasnya. Hal tersebut dapat ditemukan di dalam tiket pesawat yang menyatakan bahwa hak pengangkut untuk menyerahkan penyelenggaraan atau pelaksanaan perjanjian angkutan kepada perusahaan penerbangan lain, serta mengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui.

d. Kewajiban Pengangkut

Secara umum kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang beserta bagasinya dan menjaganya dengan sebaik-baiknya hingga sampai di tempat tujuan.

Pengangkut juga wajib :

- menyerahkan tiket penumpang kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif;
- menyerahkan pas masuk pesawat udara sebagaimana dimaksudkan Pasal 150 huruf b UURI No.1 Tahun 2009 kepada penumpang;
- menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada penumpang.

3. Akibat Hukum Perjanjian Pengangkutan Udara

Setiap perjanjian akan menimbulkan hubungan hukum bagi para pihak yang melakukan perjanjian tersebut. Hubungan hukum adalah hubungan antara

dua atau lebih pihak yang menimbulkan kewajiban dan hak bagi kedua belah pihak²⁰.

Menurut perspektif hukum, sengketa dapat berawal dari adanya suatu wanprestasi dari salah satu pihak yang terlibat dalam suatu hubungan hukum. Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal dari adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban. Menurut ketentuan Pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan undang-undang. Perikatan yang bersumber dari undang-undang terbagi lagi menjadi perbuatan menurut hukum dan perbuatan melawan hukum, sedangkan timbulnya perikatan yang lahir karena perjanjian membebankan kepada para pihak yang melakukan perjanjian untuk melaksanakan hak dan kewajiban atau yang dikenal dengan "prestasi", apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasi maka dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi (kelalaian).

Menurut PNH Simanjuntak wanprestasi adalah keadaan di mana seorang debitur (pihak yang berutang) tidak memenuhi atau melaksanakan prestasi sebagai mana mestinya sebagaimana telah ditetapkan dalam suatu perjanjian.²¹ Wanprestasi (lalai/alpa) dapat timbul karena kesengajaan atau kelalaian debitur sendiri itu sendiri dan karena factor adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*). Adapun yang menjadi kriteria seorang debitur dikatakan telah melakukan wanprestasi apabila:

- a) Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagaimana mestinya;

²⁰ R.Suroso. *Pengantar Ilmu Hukum*. Sinar Grafika. Jakarta.2001. hlm 269

²¹ PNH Simanjuntak. *Pokok-pokok Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta: Jambatan hlm 339

- c) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya dan
- d) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak diwajibkan dalam perjanjian.

Prinsip-prinsip dari wanprestasi di atas dapat terjadi dalam perjanjian pengangkutan udara. Dengan demikian, pihak pengangkut wajib untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang. Menurut ketentuan yang terdapat di dalam KUHPerdara, debitur yang melakukan wanprestasi dapat dikenakan sanksi-sanksi sebagai berikut :

- 1) Debitur diharuskan membayar ganti kerugian yang diderita oleh kreditur (Pasal 1243 KUH Perdata)
- 2) Pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian (Pasal 1267 KUH Perdata)
- 3) Peralihan risiko kepada debitur sejak saat terjadinya wanprestasi (Pasal 1237 Ayat(2) KUH Perdata)
- 4) Pembayaran biaya perkara apabila diperkarakan di muka hakim (Pasal 181 HIR).

Berdasarkan ketentuan Pasal 1267 KUH Perdata, dalam hal debitur melakukan wanprestasi, maka debitur dapat memilih tuntutan-tuntutan haknya berupa:

- a. Pemenuhan perjanjian
- b. Pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi
- c. Ganti kerugian saja
- d. Pembatalan perjanjian
- e. Pembatalan perjanjian disertai dengan ganti kerugian

C. Perlindungan Hukum

Kata perlindungan dalam bahasa Inggris adalah *Protection*²², yang berarti sebagai: (1) *protecting or being protected*; (2) *system protecting*; (3) *person or thing that protect*. Menurut kamus besar bahasa Indonesia²³, perlindungan diartikan (1) tempat berlindung, (2) perbuatan atau hal dan sebagainya memperlindungi. Dari kedua definisi tersebut secara kebahasaan terdapat makna kemiripan unsur-unsur dari makna perlindungan, yaitu:

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

Perlindungan hukum dapat diartikan perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum. Ada beberapa cara perlindungan secara hukum, antara lain sebagai berikut:²⁴

- 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;

²² Hornby, AS dan AP. Cowie, 1974, *oxford Advance Learner's Dictionary of Current English* (London: Oxford University Press) hlm 671

²³ Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1991. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, cet ke:1, (Jakarta: Balai Pustaka) hlm 595

²⁴ Wahyu Sasongko. *Ketentuan-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*. Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2007 hlm 31

- 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.

Mengenai Perlindungan Konsumen, Pasal 1 angka 1 UU No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen menyatakan bahwa “Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan, konsumen serta kepastian hukum. Hal inilah kita dapat dilindungi oleh peraturan yang ada. Menurut Yusuf Shofie undang-undang perlindungan konsumen di Indonesia mengelompokan norma-norma perlindungan konsumen ke dalam 2 (dua) kelompok, yaitu;²⁵

1. perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha
2. ketentuan tentang pencantuman klausula baku.

Selanjutnya pengelompokan tersebut ditujukan untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen dari atau akibat perbuatan yang dilakukan oleh pelaku usaha. Berkenaan dengan perlindungan konsumen dapat dirinci bidang-bidang perlindungan konsumen, yaitu sebagai berikut:²⁶

1. keselamatan fisik;
2. peningkatan serta perlindungan kepentingan ekonomis konsumen;
3. standard untuk keselamatan dan kualitas barang serta jasa;

²⁵ Yusuf Sofie. *Perlindungan Konsumen dan Instrumen-instrumen hukumnya*. Bandung: PT. Citra Aditya, 2003 hlm 26

²⁶ Taufik Simatupang. *Aspek Hukum Periklanan*. Bandung: PT. Aditya Bakti, 2004 hlm 11-13

4. pemerataan fasilitas kebutuhan pokok;
5. upaya-upaya untuk memungkinkan konsumen melaksanakan tuntutan ganti kerugian;
6. program pendidikan dan penyebarluasan informasi;
7. pengaturan masalah-masalah khusus seperti makanan, minuman, obat-obatan, dan kosmetik.

Sementara itu, Janus Sidabalok mengemukakan ada empat alasan pokok mengapa konsumen perlu dilindungi, yaitu sebagai berikut:²⁷

1. melindungi konsumen sama artinya dengan melindungi seluruh bangsa sebagaimana diamanatkan oleh tujuan pembangunan nasional menurut UUD 1945;
2. melindungi konsumen perlu untuk menghindarkan konsumen dari dampak negatif penggunaan teknologi;
3. melindungi konsumen perlu untuk melahirkan manusia-manusia yang sehat rohani dan jasmani sebagai pelaku-pelaku pembangunan, yang berarti juga untuk menjaga kesinambungan pembangunan nasional;
4. melindungi konsumen perlu untuk menjamin sumber dana pembangunan yang bersumber dari masyarakat konsumen.

D. Peraturan-Peraturan Yang Berkaitan Dengan Angkutan Udara

1. Konvensi Warsawa 1929 (*Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air, signed at warsaw on 12 October 1929*)

Pada pokoknya Konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang

²⁷ Janus Sidabalok. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya, 2006 hlm 6

(*passenger ticket*), tiket bagasi (*baggage claim*), surat muatan udara (*airwaybill* atau *consignment note*), prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang dikaitkan dengan tanggung jawab terbatas, pengertian transportasi udara internasional, yuridiksi negara anggota. Konvensi Warsawa 1929 hanya berlaku terhadap transportasi udara internasional.

Bab II Konvensi Warsawa 1929 dari Pasal 3 sampai dengan Pasal 16 mengatur dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari:

1. Tiket Penumpang (*Passenger Ticket*), menurut Pasal 3 Konvensi Warsawa 1929 setiap perusahaan penerbangan internasional harus menyerahkan tiket kepada penumpangnya. Tiket penumpang tersebut harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan; tempat keberangkatan dan tempat tujuan penerbangan; tempat-tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) dengan ketentuan bahwa perusahaan penerbangan berhak untuk mengubah pendaratan antara (*intermediate landing*) apabila dipandang perlu; namun demikian perubahan pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut tidak akan berpengaruh terhadap karakteristik transportasi udara internasional; nama dan alamat perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangannya dan suatu pernyataan bahwa transportasi udara tersebut berlaku tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

Tiket penumpang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian transportasi udara internasional antara perusahaan penerbangan dengan

penumpang. Namun demikian, tidak adanya tiket penumpang bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi udara internasional, karena pembuktian dapat dilakukan dengan alat bukti yang lain, misalnya penerimaan uang berupa kwitansi dari perusahaan penerbangan. Tiket penumpang harus disebutkan berlaku tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929. Hal ini dimaksudkan agar penumpang mengetahui besarnya ganti rugi yang akan diterima oleh penumpang.

2. Tiket bagasi (*baggage claim*),

Tiket bagasi diatur dalam Pasal 4 Konvensi Warsawa 1929, menurut pasal tersebut perusahaan penerbangan internasional wajib menyerahkan tiket bagasi yang berisikan tempat dan tanggal penerbitan tiket bagasi; tempat tinggal landas dan tempat tujuan; nama dan alamat perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan; nomor tiket penumpang; surat pernyataan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pembawa tiket bagasi; nomor kemasan (*coli*) dan berat masing-masing *coli*; suatu pernyataan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan berlaku ketentuan dalam Konvensi Warsawa 1929; nomor dan berat bagasi; jumlah nilai barang yang diberitahukan.

3. Surat muatan udara (*airwaybill*)

Surat muatan udara (*airway bill*) diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 18 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 5 setiap perusahaan penerbangan internasional berhak meminta kepada pengirim untuk membuat dan menyerahkan kepadanya dokumen transportasi udara yang disebut *air consignment note*. Sebaliknya pengirim barang berhak

minta kepada perusahaan penerbangan menerima dokumen tersebut. Namun demikian, tanpa adanya dokumen tersebut atau dokumen hilang, rusak, musnah tidak berpengaruh terhadap sahnya perjanjian transportasi udara dan tetap akan berlaku ketentuan Konvensi Warsawa 1929.

Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 telah menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah. Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presume*) sehingga perusahaan sebagai tergugat otomatis harus membayar kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah.

2. Protokol The Hague 1955

Protocol The Hague 1955 merupakan perubahan konvensi warsawa 1929 yang pertama. Perubahan tersebut meliputi jumlah ganti kerugian dari 125.000 *gold francs* menurut konvensi warsawa 1929 menjadi 250.000 *gold francs* menurut protocol the hague 1955. Perubahan berikutnya mengenai tiket penumpang (*passengers ticket*) lebih disederhanakan.

Tiket penumpang harus berisikan indikasi Bandar udara keberangkatan dan Bandar udara tujuan; apabila Bandar udara keberangkatan dan atau Bandar udara tujuan berada dalam satu Negara anggota dengan satu atau lebih pendaratan antara (*intermediate landing*) di Negara anggota lainnya, indikasi tersebut paling tidak satu pendaratan antara (*intermediate landing*); pemberitahuan apabila perjalanan penumpang berhenti pada

Negara selain Negara keberangkatan dan tiket bagasi (*baggage claim tag*) *prima facie* sebagai bukti adanya perjanjian transportasi udara. The Hague Protocol of 1955 masih tetap menggunakan konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*). Perubahan yang signifikan hanyalah mengenai batas tanggung jawab hukum bagi yang meninggal dunia.

3. Protokol Guatemala City 1971

Protokol Guatemala City 1971 mengubah Konvensi Warsawa 1929 yang telah diubah oleh Protokol The Hague 1955. Perubahan tersebut mengenai penyederhanaan dokumen transportasi baik individu maupun kolektif. Dokumen tersebut harus memuat indikasi Bandar udara keberangkatan dan indikasi Bandar udara tujuan. Indikasi tersebut dapat digunakan dengan cara apapun, namun tanpa adanya indikasi demikian bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi yang bermaksud mengurangi batas tanggung jawab.

Protocol Guatemala City 1971 menerapkan konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault* atau *strict liability* atau *absolute liability* atau *strict liability*) terhadap penumpang yang meninggal dunia, luka dan bagasi yang hilang atau rusak tanpa memperhatikan kesalahan, pengangkut hanya dapat mengurangi beban tanggung jawab apabila ternyata penumpang atau pengirim barang ikut bersalah.

4. Protokol Tambahan Montreal 1975 No.1,2,3 dan 4

Protokol tambahan No.4 Montreal 1975 menggunakan konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau *strict liability*

atau *absolute liability*, tanpa memperhatikan kesalahan pengangkut. Perusahaan penerbangan boleh melindungi diri apabila kerusakan, kehancuran, kehilangan kargo tersebut semata-mata karena ketidaksempurnaan kemasan atau cacatnya kargo diangkut oleh orang atau pengangkut selain dari perusahaan penerbangan, termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya, keadaan perang, atau pemberontakan atau peraturan-peraturan penguasa berkenaan dengan keluar dan masuknya kargo. Berlakunya protocol tambahan no.4 montreal 1975 harus dibaca dan ditafsirkan bersama-sama dengan konvensi warsawa 1929 dan the hague protocol of 1955 karena tidak dapat dipisahkan dengan konvensi dan protocol tersebut.

5. Montreal Agreement 1966 dan Konvensi Roma 1952

Konvensi Roma 1952 mengatur prinsip tanggung jawab hukum (*legal liability principle*), lingkup tanggung jawab hukum, pengamanan tanggung jawab, prosedur dan tata cara pengajuan gugatan, ketentuan umum, dan penutup.

a. Prinsip tanggung jawab (*Legal Liability Principle*)

Prinsip tanggung jawab yang digunakan dalam konvensi roma 1952 adalah tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*Liability without fault* atau *absolute liability* atau *strict liability*).

b. Lingkup tanggung jawab

Konvensi Roma 1952 hanya berlaku terhadap pesawat udara asing yang mengalami kecelakaan di Negara anggota dan kerugian tersebut terjadi dipermukaan bumi, artinya dapat di darat, laut, sungai, danau, maupun tempat-tempat lain, tetapi tidak berlaku apabila kecelakaan atau

kerugian tersebut terjadi di udara. Apabila kecelakaan itu terjadi di udara akan berlaku konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*).

c. Pengamanan tanggung jawab

Konvensi Roma 1952 juga mengatur pengamanan tanggung jawab hukum. Setiap perusahaan penerbangan yang akan melakukan penerbangan internasional, wajib mengasuransikan tanggung jawabnya untuk menjamin bahwa tanggung jawab hukum dapat dipenuhi.

6. Konvensi Guadalajara 1961, Dalam Konvensi Guadalajara 1961, ada dua macam pengangkut, masing-masing pengangkut yang membuat perjanjian (*contracting carrier*) dan pengangkut yang benar-benar mengangkut (*actual carrier*). *Contracting Carrier* adalah orang yang membuat perjanjian untuk transportasi dengan penumpang atau pengirim atau seorang yang bertindak sebagai penumpang atau pengirim barang yang diatur oleh Konvensi Warsawa 1929. *Actual carrier* adalah orang selain pengangkut yang, berdasarkan kuasa dari pengangkut yang membuat perjanjian, melakukan seluruh atau sebagian pengangkutan, tetapi yang tidak termasuk bagian pengangkutan berturut-turut sebagaimana dimaksudkan dalam Konvensi Warsawa 1929.

7. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Dalam KUHPerdata tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1367. Pada Pasal 1365 menyebutkan bahwa “tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang

harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.

Pasal 1366 juga menyebutkan “Seorang orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”. Hal serupa ditegaskan dalam Pasal 1367, “Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya. Artinya tanggung jawab hukum (*legal liability*) kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya yang bertindak untuk dan atas namanya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Hal ini termasuk dalam tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan²⁸

²⁸ H.K. Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013 hlm.176-180