

## TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA ANGKUTAN PESAWAT CHARTER

Oleh :  
**Theodosia Yovita**

Kemajuan teknologi dibidang penerbangan atau pengangkutan udara sangatlah pesat, terutama dalam hal charter pengangkutan udara baik yang terjadual maupun yang tidak terjadual. Hal ini dapat dilihat dari makin marak dan berkembangnya jumlah perusahaan yang bergerak dalam bidang charter pesawat udara (Charter Service).

Seiring dengan kemajuan di bidang ini, tidak diimbangi dengan adanya peraturan perundangan yang memadai dengan perkembangan usaha ini. Undang-undang No. 15 tahun 1992 tentang penerbangan tidak ditemukan adanya pasal khusus yang mengatur tentang charter pesawat udara, sehingga untuk acuan bagi pengusaha dan para pencharter adalah Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi-konvensi serta perjanjian baku yang telah dibuat oleh para pengusaha charter.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka perlu adanya suatu peraturan perundang-undangan yang khusus mengatur tentang charter pesawat udara. Hal ini untuk mengantisipasi kemungkinan-kemungkinan yang tanggungjawab pengangkut atas kerugian yang diderita pencharter terhadap penumpang maupun terhadap barang-barang.

### 1. Pendahuluan.

Kemajuan tehnik dibidang penerbangan dan peningkatan tehnik oprasi serta sarana-sarana pembantunya, menimbulkan minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan udara baik untuk kepentingan dinas, kepentingan bisnis, kepentingan pribadi maupun untuk kepentingan lain-lainnya.

Timbulnya minat masyarakat itu tidak terpengaruh oleh musibah-musibah yang terjadi, seperti jatuhnya pesawat-pesawat angkut. Hal ini disebabkan

adanya sifat yang baik (*good will*) dari perusahaan angkutan udara dengan cara meningkatkan pelayanan jasa angkutan udara.

Angkutan udara di Indonesia telah digalakkan sedemikian rupa, dari ujung timur sampai ujung barat dan telah menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya atau dari satu kota kekota tertentu lainnya dengan cepat dan mudah.

Berbagai organisasi angkutan udara telah tumbuh subur di Indonesia, baik yang bergerak dalam Taxi air atau air charter. Di dalam penulisan ini,

penulis menitik beratkan pada air charter service (flight), baik yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan tetap (scheduled) maupun yang tidak tetap (non Scheduled airlines).

Istilah charter dalam hubungannya dengan pengangkutan udara adalah suatu usaha untuk menggunakan pesawat terbang kepunyaan badan usaha, untuk keperluan atau maksud dengan menyerahkan sejumlah harga charter yang telah ditentukan dalam perjanjian. Dengan kata lain yaitu sewa menyewa pesawat terbang, dimana pihak pencharter harus menyerahkan sejumlah uang atau harga kepada pihak yang mencharterkan. Sebaliknya pihak yang mencharterkan harus menyerahkan barang kepada pihak pencharter. (Karta Sapocetra dan E. Rockasih, 1984).

Charter dalam arti luas dapat dibedakan dalam empat jenis yaitu :

1. Charter tanpa awak pesawat (dry charter),
2. Charter dengan awak pesawat, untuk suatu jangka waktu tertentu (time charter) dan yang mencharter sendiri tidak ikut,
3. Charter dengan awak pesawat untuk perjalanan atau perjalanan tertentu (Voyage Charter) dan yang mencharter sendiri tidak diangkut,
4. Charter dengan awak pesawat dan yang diangkut adalah yang mencharter sendiri. (Suherman, 1988).

Charter pesawat terbang ini dapat dilakukan oleh orang perorangan atau

atau kelompok, yang telah mempunyai kesepakatan untuk menyelesaikan suatu maksud dan atau adapula yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang karena kekurangan pesawat angkut terpaksa mencharter pesawat terbang milik perusahaan penerbangan lainnya.

## 2. Syarat-syarat Dalam Perjanjian Charter.

Di dalam perjanjian pengangkutan dengan pesawat carter terdapat syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak yang akan menyelenggarakan pengangkutan tersebut. Syart-syarat tersebut tercantum di dalam standard form atau standard charter agreement yang dikeluarkan oleh pihak pengangkut dan ditulis dalam bahasa Inggris.

Standard form ini merupakan suatu pedoman yang digunakan oleh pengangkut maupun yang mencharter pesawat, karena standard form ini merupakan salah satu dari perjanjian yang dibuat oleh pengangkut dengan pihak mencharter.

Selain standard form perjanjian yang dibuat oleh pihak pengangkut dengan pihak yang mencharter terdapat dalam dokumen pengangkutan lainnya, misalnya tiket penumpang, tiket bagasi, serta surat muatan udara. semuanya ini merupakan syarat pokok dari perjanjian atau persetujuan angkutan yang tunduk pada ketentuan ketentuan dalam Konvensi Warsawa serta ketentuan lainnya yang mengikuti.



Disamping dokumen angkutan sebagai syarat pokok perjanjian pengangkutan udara, maka harus diperhatikan juga syarat lainnya. Syarat lain yang harus dipenuhi yaitu pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Kedua belah pihak juga harus tunduk pada syarat-syarat yang tercantum dalam perjanjian sewa menyewa pesawat udara atau Air Craft Charter Agreement dan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan serta ketentuan tentang angkutan udara yang berlaku dan Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU).

### 3. Dokumen Pengangkutan Udara.

Satu hal penting di dalam pelaksanaan pengangkutan udara, baik pengangkutan secara nasional atau domestik maupun pengangkutan internasional adalah harus memiliki dokumen pengangkutan udara yang harus diberikan kepada penumpang ataupun barang muatan. Demikian dalam perjanjian charter akan ditentukan siapa

Di dalam praktek sehari-hari pemberian tiket yang diberikan oleh perusahaan penerbangan kepada para penumpangnya selalu mencantumkan nama penumpang yang bersangkutan. Hal ini dimaksudkan agar tiket tersebut tidak dapat dialihkan kepada orang lain (not transferable). sehubungan dengan itu pihak pengangkut harus melakukan suatu tindakan yang dalam hal ini menggunakan wewenangnya untuk melakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang masuk ke dalam pesawat udara, yang tentunya pemeriksaan terhadap identitas penumpang itu sendiri.

yang akan mengeluarkan dokumen angkutan.

Dokumen angkutan ini mempunyai hubungan yang sangat erat dengan tanggungjawab pengangkut. Dokumen angkutan merupakan tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan, seperti yang tercantum dalam pasal 41 ayat (1) UU No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan yaitu yang menyebutkan : "Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan".

Ada tiga macam dokumen angkutan yang dimaksudkan di sini adalah tiket penumpang, tiket bagasi serta surat muatan udara. Ketiga dokumen angkutan ini harus diberikan kepada para

penumpang yang akan melakukan perjalanan dengan menggunakan pesawat udara.

Pengertian dari ketiga dokumen angkutan tersebut adalah sebagai berikut :

#### a. *Tiket Penumpang.*

Yang dimaksud dengan tiket penumpang

adalah surat tanda pengesahan seseorang untuk menjadi penumpang dengan telah dipenuhinya biaya angkutan dan tempat

untuk satu kali angkutan atau perjalanan. Menurut ketentuan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara

tiket penumpang harus memuat ketentuan sebagai berikut :

1. Tempat dan tanggal pemberian,
2. Tempat pem-berangkatan dan tempat tujuan,
3. Pendaratan di tempat tempat antara pemberangkatan dan tempat tujuan,
4. Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut pengangkut,
5. Pemberitahuan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan mengenai tanggungjawab yang diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan konvensi Warsawa.

Apabila pengangkut menggunakan wewenangnya secara cermat dan teliti untuk memeriksa setiap penumpang yang masuk ke pesawat, maka kemungkinan masuknya penumpang tidak sah atau penumpang gelap adalah kecil sekali.

#### **b. Tiket Bagasi**

Dalam pasal 6 OPU yang dimaksud tiket bagasi adalah : " Semua barang kepunyaan atau di bawah kekuasaan seorang penumpang yang olehnya atau atas namanya, sebelum ia menumpang pesawat terbang diminta untuk diangkut melalui udara".

Di dalam praktek sehari hari tiket bagasi dan tiket penumpang dibuat dalam satu dokumen angkutan dan tiket bagasi ini menurut pasal 6 Ordonansi Pengangkutan Udara dibuat rangkap dua,

satu untuk penumpang dan lainnya untuk pengangkut udara. Dalam hal ini harus memuat :

- 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,
- e. Pemberitahuan bahwa bagasi akan 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 OPU,
- h. Pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggungjawab yang diatur dalam ordonansi ini dan konvensi Warsawa.

Dari ketentuan ketentuan tersebut di atas, maka unsur yang harus dicantumkan dalam tiket adalah unsur d, f dan h. Dicantumkannya ketentuan ketentuan tersebut maka pihak pengangkut akan bertanggungjawab terhadap keseluruhan kerugian yang di derita oleh penumpang.

Bagaimana dengan bagasi tangan (cabin baggage) sendiri ? Untuk menjawab pertanyaan ini Ordonansi Pengangkutan Udara menyebutkan bahwa bagasi tangan tidak perlu diberi tiket ter-sendiri, karena bagasi tangan



merupakan pengecualian dari pengertian bagasi itu sendiri.

*c. Surat Muatan Udara.*

Ketentuan ketentuan tentang surat muatan udara diatur di dalam pasal 7 Ordonansi Pengangkutan Udara. Untuk surat muatan udara ini pengangkut berhak untuk meminta kepada pihak pengirim barang untuk membuat surat muatan udara, sebaliknya pihak pengirim barang berhak meminta surat tersebut. Jadi pihak pengangkut seolah olah tidak diharuskan untuk memberikan surat muatan udara. Meskipun demikian tidak hanya surat tersebut, karena kesalahan di dalamnya atau hilangnya dokumen tidak mempengaruhi berlakunya perjanjian pengangkutan udara, kecuali yang ditentukan dalam pasal 11 OPU.

Di samping itu pengangkut tidak wajib untuk memeriksa kebenaran atau lengkap tidaknya keterangan keterangan dalam surat surat tersebut, sebab hal ini merupakan kewajiban pengirim untuk memberikan keterangan keterangan mengenai barang yang dinyatakan untuk diangkut dalam surat muatan udara.

Apabila pengangkut menderita kerugian sebagai akibat dari pemberitaannya dan keterangan keterangan yang kurang lengkap, salah atau tidak teliti ini menjadi tanggungjawab pihak pengirim, kecuali kesalahan itu ada pada pihak pengangkut.

**4. Tanggung Jawab Pengangkut Pada Angkutan Pesawat Charter.**

Pada perjanjian charter sebagaimana telah dilaksanakan adalah merupakan perjanjian biasa dengan menyewa seluruh atau sebagian dari kapasitas ruangan pesawat terbang untuk mengangkut para penumpang barang-barang sekaligus ke tempat tujuan yang dikehendaki, dimana dalam pengangkutan tersebut dilaksanakan oleh para pengangkut yang dalam hal ini adalah perusahaan penerbangan yang berkccimpung atau bergerak dalam bidang charter pesawat.

Sehubungan dengan hal itu persoalan utama dalam charter pesawat adalah persoalan tanggung jawab pada pengangkutan udara, sebab masalah tanggung jawab ini berhubungan erat dengan terjadinya musibah pada pesawat angkut tersebut. Untuk itu harus dapat menentukan siapa atau pihak mana yang sebenarnya bertindak sebagai pengangkut dan bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang dan pengirim barang-barang tersebut. Sebab pihak pengangkut di sini akan berhadapan langsung dengan pihak yang menderita kerugian dan dalam hal penyelesaiannya biasanya pihak pengangkut akan bekerja dengan pihak pencharter, karena meskipun pencharter tidak bertanggungjawab dalam pelaksanaan pengangkutan tetapi pencharter harus ikut bertanggungjawab sebagai orang atau badan yang mengikut



sertakan atau membawa penumpang-penumpang tersebut ke dalam penerbangan itu.

Sedangkan pengertian dari pengangkut itu sendiri menurut Wibowo Soedjono dalam bukunya transportasi serta pengaruh dari konvensi-konvensi internasional mengatakan bahwa: "Pengangkut adalah setiap orang yang menjadi pemilik, pengawas atau pengemudi dari suatu pesawat udara yang mempergunakannya, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain untuk mengangkut penumpang dan barang".

Definisi yang diberikan oleh Suherman, lebih tepat pada sasaran atau obyeknya yaitu: "Pengangkut adalah orang atau badan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang-barang dengan pesawat terbang" (Suherman, 1988). Dalam kebiasaan sehari-hari diidentikkan dengan perusahaan penerbangan tetapi mungkin lebih luas dari itu.

Untuk siapa yang merupakan pengangkut pada perjanjian charter yaitu dengan melihat pihak mana diadakan perjanjian angkutan tersebut yang disertai dengan dokumen angkutan, karena pada dasarnya pihak yang mengeluarkan dokumen angkutan adalah pihak yang secara yuridis merupakan pengangkut. Tetapi tidak menutup kemungkinan perjanjian itu dilakukan antara suatu perusahaan penerbangan dengan perusahaan penerbangan lainnya, yang satu bertindak sebagai pencharter dan lainnya bertindak

selaku yang mencharterkan. Maka dalam hal ini ada dua perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan udara.

Dari segi hukum yang manakah yang akan bertanggungjawab apabila terjadi suatu kecelakaan yang menimbulkan korban baik penumpang maupun muatan barang. Untuk ini harus diadakan pemisahan pengertian antara perusahaan penerbangan yang mengadakan

perjanjian angkutan berdasarkan charter penumpang atau pemilik barang yang disebut *contracting carrier* dengan perusahaan penerbangan yang atas kuasa *contracting carrier* untuk melaksanakan angkutan tersebut, yang dikenal dengan sebutan *actual carrier*. Pemisahan pengertian ini juga diatur di dalam konvensi Guadalajara 1961 yang mengatur tentang tanggungjawab pada jenis-jenis charter tertentu pada pengangkutan udara.

Dengan demikian jelaslah yang bertindak sebagai pengangkut dalam hal ini adalah *actual carrier*. *Actual carrier* yang harus bertanggungjawab atas pengangkutan itu.

Dengan adanya ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam OPU dan konvensi Warsawa menimbulkan suatu anggapan bahwa pengangkut selalu harus bertanggungjawab dalam pelaksanaan pengangkutan melalui udara. Sebenarnya tidak demikian, sebab tidak mutlak bagi pengangkut untuk menanggung semua tanggungjawabnya akibat muatan jatuhnya pesawat angkut sehingga menimbulkan kerugian yang diderita



penumpang atau pengirim barang. Tetapi dapat juga timbulnya kecelakaan itu disebabkan karena kelalaian atau kesalahan pencharter sendiri, maka dalam hal ini pihak pengangkut dapat terbebas dari segala tanggungjawabnya. Selanjutnya mengenai tanggung jawab pada angkutan udara sebagaimana diatur dalam konvensi Warsawa dan OPU terdapat beberapa prinsip tanggungjawab yang harus diketahui sehubungan dengan charter pesawat terbang lain yaitu :

**1. Prinsip absolute liability.**

Tanggungjawab ini bersifat mutlak, lazim juga disebut strict liability yaitu bahwa pengangkut atau pengusaha angkutan udara tidak dapat melepaskan diri dari tanggungjawab dengan dalih apapun juga, kecuali terbukti bahwa kerugian itu karena kesalahan penumpang atau pencharter sendiri.

**2. Prinsip presumption of liability.**

Dalam prinsip ini menyatakan bahwa pengangkut selalu dianggap bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang atau pengirim / penerima barang. Tetapi dilain pihak ada kemungkinan pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggungjawab yang dalam hal ini ia dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan terjadinya kerugian tersebut. Dengan kata lain pada prinsipnya ini terdapat suatu pembalikan beban pembuktian.

Tetapi dalam hal ini penyusun berpendapat bahwa meskipun pengangkut telah berusaha mengambil semua tindakan untuk menghindarkan terjadinya kerugian tersebut adalah hal yang sulit, sebab dalam keadaan yang bagaimanapun juga pengangkut masih dikenakan tanggungjawabnya hanya beban dari tanggungjawab tersebut agak berkurang.

**3. Prinsip presumption of non liability.**

Pada prinsip ini tanggungjawab tidak bisa selalu dibebankan kepada pihak pengangkut, melainkan kepada penumpang yang bersangkutan, misalnya dalam kerugian barang-barang yang ada dalam bagasi tangan di mana bagasi tangan itu selalu ada dibawah kekuasaan pengawasan penumpang itu sendiri. Hal ini juga dinyatakan dalam konvensi Warsawa bahwa mengenai barang-barang yang dibawah pengawasan sendiri tidak tunduk pada konvensi, penumpangnya yang mengawasi dan menanggung risikonya.

**4. Prinsip limitation of liability.**

Untuk prinsip ini tanggungjawab pengangkut atau penyelenggara penerbangan dibatasi sampai jumlah atau limit tertentu.

Adapun yang berhak mendapatkan ganti rugi baik dalam angkutan domestik maupun angkutan internasional ada tiga pihak yaitu pihak penumpang, pihak pengirim atau penerima barang dan pihak ketiga yang berada di darat, di laut ataupun di udara yang menjadi



korban akibat kecelakaan pesawat terbang.

Dalam hal tanggungjawab ini sehubungan dengan kecelakaan pesawat terbang yang menimbulkan kerugian maka OPU membagi tanggungjawab tersebut sebagai berikut:

1. Tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang,
2. Tanggungjawab pengangkut terhadap bagasi dan barang,
3. Tanggungjawab pengangkut terhadap pihak ke tiga,
4. Tanggungjawab pengangkut terhadap ganti rugi.

#### A. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang.

Dalam tanggungjawab ini OPU selalu menekankan pada pihak pengangkut yang menurut suatu keputusan dinyatakan bersalah dan bertanggungjawab atas kerugian yang menimpa atas diri penumpang akibat tewas atau menderita luka-luka. Akan tetapi baik ordonansi maupun konvensi Warsawa tidak memberikan definisi siapa yang dinamakan dengan penumpang, tetapi dapat disimpulkan bahwa yang disebut penumpang adalah orang yang berdasar atas persetujuan angkutan dengan pihak pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang disertai dengan dokumen angkutan.

Menurut Roekasih yang dimaksud dengan penumpang adalah orang yang memiliki dokumen angkutan sebagai

realisasi persetujuan angkutan udara antara orang itu dengan pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan angkutan udara, dengan demikian orang itu adalah penumpang yang sah (E.Roekasih, 1986).

Sebagai penumpang yang sah, akibat kecelakaan pesawat terbang yang ditumpangnya mengakibatkan orang tersebut meninggal dunia maka dengan keabsahannya dan dokumen yang menyertainya, suami atau istri atau anak-anaknya atau orang tua dari almarhum dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan. Untuk itu perusahaan penerbangan agar memperhatikan mereka yang menjadi ahli waris penumpang yang menjadi korban kecelakaan pesawat terbang kepada suami atau istri atau anak-anaknya harus diberi ganti rugi.

Kalau suami atau isteri dan anak-anaknya tidak ada maka ganti rugi tersebut harus diberikan kepada orang tuanya sebagai pengganti dari ahli waris yang tidak ada, dan untuk ganti ruginya harus disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku yaitu OPU pasal 24.

Mengenai pengertian meninggal dalam hal ini adalah meninggal karena kecelakaan pesawat terbang, misalnya pesawat jatuh atau keracunan makan yang dihidangkan dalam perjalanan dengan pesawat atau meninggal sewaktu menaiki pesawat atau turun dari tangga pesawat. Dapat juga seorang penumpang meninggal karena kejatuhan benda yang



terlepas dari kaitannya akibat gerakan pesawat terbang. Jadi semua ini merupakan tanggungjawab pengangkut yang mempunyai hubungan dengan pengangkut melalui udara.

Untuk melindungi pengangkutan udara terhadap konsekwensi-konsekwensi yang terlampau luas, maka pihak-pihak pengangkutan udara harus mempunyai keleluasaan untuk mengadakan per-setujuan dengan orang sakit tersebut, bahwa orang sakit tersebut bersedia diangkat dan tidak akan memper-tanggungjawabkan pengangkut udara tentang akibat dari penerbangan pada sakitnya itu.

Mengenai awak pesawat seperti pilot, co pilot, flight engineer, steward dan stewardes ini tidak dapat disebut sebagai penumpang meskipun ia berada dalam pesawat angkut bersama dengan penumpang lainnya. Akan tetapi apabila awak pesawat tersebut meninggal dunia bersama dengan penumpang lainnya akibat kecelakaan pesawat, maka hal ini menjadi tanggungjawab pengangkut yaitu perusahaan angkutan itu. Dan untuk ganti ruginya mereka akan mendapatkan ganti kerugian khusus dari perusahaan angkutannya sesuai dengan undang-undang keselamatan perburuhan atau kerja, disamping asuransi sebagaimana diketahui baik pesawat maupun awak pesawat telah diasuransikan.

Dalam pembayaran ganti rugi harus disesuaikan dengan kenyataan baik dalam waktu sekarang maupun disesuaikan dengan ketentuan yang

terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929. Dengan demikian dalam kenyataan yang harus dibayar sebagai ganti rugi adalah jumlah yang dapat dibuktikan benar-benar merupakan kerugian yang diderita dan setidak-tidaknya harus menurut kepatutan sesuai dengan pasal 24 ayat (2) OPU.

### **B. Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Bagasi dan Barang**

Seorang penumpang yang bepergian dengan pesawat terbang biasanya membawa barang-barang baik untuk keperluan pribadi atau untuk keperluan lainnya yang diperlukan ditempat tujuan, misalnya pakaian, dokumen dan sebagainya. Barang-barang ini yang disebut sebagai barang bagasi.

Menurut pasal 6 OPU, bagasi adalah semua barang kepunyaan penumpang atau yang ada di bawah pengawasan penumpang yang olehnya atau atas namanya dimuntakan untuk diangkat sebelum ia menumpang pesawat terbang. Pengertian bagasi ini tidak sama dengan bagasi tangan yang dipergunakan untuk keperluan pribadi yang biasanya dibawa oleh penumpang sendiri dan selalu berada dibawah pengawasannya. Misalnya tas genggam, tas jinjing, tas alat kecantikan sehari-hari dan lain sebagainya dan bagasi tangan ini tidak perlu tidak perlu diberi tiket bagasi.

Tanggungjawab bagasi ini pihak pengangkut bertanggungjawab sejak saat bagasi tersebut diserahkan kepada



pengangkut untuk diangkut melalui udara sampai bagasi tersebut diserahkan kembali kepada penumpang ditempat tujuan.

Dalam angkutan barang-barang pihak pengirim atau pihak pencharter bertanggungjawab terhadap kebenaran keterangan-keterangan atau pemberitahuan tentang adanya barang-barang yang ditulis dalam surat angkutan udara itu dan sanggup memikul segala akibatnya bila keterangan atau pemberitahuan yang diberikan tidak benar, tidak sesuai atau tidak lengkap sehingga menimbulkan kerugian bagi pihak pengangkut ataupun pihak lainnya, misalnya dalam pengangkutan barang tersebut terselip barang-barang terlarang (ganja, morphin, dan sejenisnya) sehingga mengakibatkan keberangkatan pesawat tersebut menjadi lambat.

Tetapi jika barang tersebut rusak akibat kelalaian pengangkut atau musnah akibat kecelakaan pesawat terbang maka dalam hal ini pihak pengangkut bertanggungjawab dan harus memberikan ganti rugi sebagaimana yang tercantum dalam pasal 25 OPU.

Dalam pemberian ganti rugi ini menurut pasal 26 OPU harus dibayar oleh pihak pengangkut apabila barang tersebut hilang, maka ganti rugi yang harus diberikan berupa sejumlah uang yang senilai harga barang tersebut sesuai dengan harga barang ditempat tujuan, dimana barang-barang tersebut harus diserahkan kepada penerima yang sah. Demikian pula menurut pasal 27 OPU bahwa

pengangkut harus membayar ganti rugi pada kerusakan barang-barang yang dikirim melalui angkutan udara.

Sedangkan yang berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerusakan, kehilangan atau kerusakan barang-barang kiriman sebelum barang tersebut sampai di tempat tujuan adalah pihak pengirim. Akan tetapi bila barang tersebut telah diserahkan kepada penerima yang ternyata terdapat beberapa kerusakan atau kehilangan dan sebagainya, maka penerima berhak menuntut ganti rugi atau mengajukan protes kepada pengangkut yang disertai dengan perincian dari kerugian diderita serta surat angkutan udara sebagai tanda bukti adanya pengangkutan udara.

### C. Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga.

Akibat dari kecelakaan pesawat terbang tidak hanya menimbulkan kerugian bagi penumpang, barang dan pesawat terbang saja tetapi menimbulkan kerugian bagi pihak ke tiga yang tidak mempunyai hubungan apa-apa terhadap penerbang tersebut. Kecelakaan pesawat terbang yang menimpa pihak ke tiga ini dapat terjadi di darat, di laut dan udara. Jika terjadi di darat misalnya menimpa perumahan, bangunan, gedung dan orang-orang di sekitarnya, kalau di laut menimpa kapal dan kalau di udara misalnya menabrak pesawat terbang lainnya sehingga yang tertimpa tersebut ada yang meninggal dunia atau menjadi cacat tetap tubuhnya.



Selanjutnya mengenai ganti kerugian terhadap pihak ke tiga yang berada di darat atau di laut hanya diberikan kepada mereka yang berhak yang menderita kerugian langsung akibat peristiwa tersebut dan tentunya disesuaikan dengan hukum dimana pesawat tersebut jatuh. Sedangkan pada tabrakan pesawat di udara (aerial collisions), maka yang berhak atas ganti kerugian pada dasarnya adalah pihak yang tidak bersalah. Akan tetapi jika keduanya dinyatakan bersalah maka dalam pemberian ganti rugi itu sebaiknya dibagi secara proposional dengan kesalahan masing-masing. Dengan demikian mereka sama-sama merasa tidak dirugikan karena peristiwa tersebut.

Masalah tanggungjawab untuk kerugian pihak ke tiga telah diatur secara khusus dalam Hukum Udara Indonesia, yaitu di dalam pasal 44 ayat (1) UU No.15 tahun 1992 tentang Penerbangan.

#### D. Tanggungjawab Pengangkut Dalam Ganti Rugi.

Salah satu tanggungjawab pengangkut yang penting adalah mengenai besarnya ganti kerugian yang diberikan pada korban atau ahli warisnya. Karena dalam praktek selama ini dalam pemberian ganti rugi pada ahli waris korban ternyata tidak sama pada tiap-tiap orang, hal ini dikarenakan tidak ada ketentuan-ketentuan dalam pembentukan hukum udara nasional yang dapat menentukan keseragaman bagi

perusahaan-perusahaan penerbangan angkutan udara tentang tanggungjawab dalam pemberian ganti rugi kepada para penumpang baik yang meninggal, atau luka-luka, cacat tetap serta barang-barang yang rusak, hilang dan sebagainya. Sebab tanpa adanya ketentuan yang menyeragamkan dalam pemberian ganti rugi pada perusahaan-perusahaan angkutan udara, maka pelaksanaan tanggungjawab untuk ganti rugi akan tetap berbeda tergantung akan kebijaksanaan perusahaan angkutan udara itu sendiri, meskipun telah ada ketentuan-ketentuan dari Ordonansi Pengangkutan Udara yang menurut keadaan sekarang ini sudah tidak sesuai lagi. Hal ini dapat kita lihat pada pasal 30 OPU, dimana ganti kerugian untuk tiap-tiap penumpang dibatasi sampai jumlah Rp.12.500. Sedangkan ganti rugi untuk bagasi dan barang dibatasi sampai Rp.25,-

Menurut Konvensi Warsawa ganti rugi untuk barang dan bagasi ditetapkan sampai US \$16,60/ kilogram.

Dari jumlah-jumlah tersebut menunjukkan perbedaan yang jauh sama sekali, hal ini disebabkan oleh perbedaan nilai mata uangnya. Khususnya di Indonesia perbedaan ganti rugi ini akan terasa sekali pada penerbangan internasional dibandingkan dengan ganti rugi pada penerbangan domestik, karena limit ganti rugi sebagaimana tercantum dalam Ordonansi Pengangkutan Udara jumlahnya disesuaikan dengan keadaan pada waktu itu. Sedangkan menurut keadaan ekonomi dewasa ini sudah tidak



sesuai lagi, karena dalam persoalan ganti rugi ini pada pokoknya bukanlah persoalan yuridis akan tetapi suatu persoalan yang terletak dibidang ekonomis. Dan ganti rugi ini bukanlah merupakan hadiah dari perusahaan penerbangan atau perusahaan asuransi akan tetapi merupakan hak mereka atau ahli waris yang menjadi korban akibat kecelakaan pesawat udara tersebut.

Berbicara mengenai ganti kerugian bagi para penumpang yang menderita kerugian akibat ke-celakaan pesawat terbang atau kejadian lain sehubungan dengan perjanjian charter pesawat terbang, berhak untuk mengajukan tuntutan ganti rugi kepada perusahaan penerbangan yang bersangkutan.

Dalam angkutan udara dengan pesawat charter, maka pihak pencharter atas nama penumpangnya atau pengirim barang dapat melakukan tuntutan ganti rugi itu.

Pada umumnya didalam penyelesaian tuntutan ganti rugi itu diselesaikan dengan cara damai, maksudnya adalah antara pihak pengangkut dengan pihak yang menderita kerugian secara musyawarah menyelesaikan tuntutan ganti rugi tersebut.

Masalah tanggungjawab pengangkut dalam angkutan pesawat udara sangatlah menentukan, karena secara yuridis pengangkut adalah salah satu badan hukum yang melaksanakan pengangkutan tersebut, dan didalam

melaksanakan tanggungjawab pengangkut yang memperhatikan ketentuan-ketentuan yang telah mengaturnya baik didalam OPU, Konvensi Warsawa serta ketentuan-ketentuan lain yang mengikuti konvensi tersebut. Akan tetapi tidak semua resiko akibat kecelakaan pesawat terbang itu menjadi tanggungjawab pengangkut, sebab timbulnya resiko itu bermacam-macam tergantung dari-mana resiko itu berasal sehingga dapat menentukan kepada siapa resiko itu harus dipertanggung-jawabkan.

### 5. Resiko.

Kita semua telah menyadari meskipun teknologi makin maju di dalam segala bidang termasuk di dalam bidang pengangkutan, akan tetapi resiko kecelakaan tidaklah mengakibatkan berkurang, hal ini apa lagi dirasakan di dalam suatu penerbangan dimana resiko terbesar bagi suatu perusahaan penerbangan adalah kecelakaan pesawat terbang, di samping menimbulkan kerugian material yaitu rusak atau hancurnya pesawat terbang yang berharga jutaan rupiah, kecelakaan pesawat terbang juga menimbulkan kerugian-kerugian pada diri penumpang, bagasi atau barang yang diangkut, sehingga perusahaan penerbangan harus mengganti kerugian yang tidak sedikit pula jumlahnya. Selain itu kerugian yang juga mungkin timbul pada benda-benda atau gedung atau manusia di darat akibat



kejatuhan pesawat terbang atau bagian-bagiannya.

Resiko yang mungkin timbul dapat terjadi ketika pesawat terbang masih berada di darat yaitu pesawat masih berada di lapangan terbang, misalnya resiko kebakaran akibat tangan-tangan jahil, pesawat tertabrak pesawat lain atau dapat juga terjadi ketika dalam penerbangan misalnya kerusakan mesin, pengaruh cuaca, angin atau adanya pembajakan yang kesemuanya dapat menimbulkan bahaya terhadap keselamatan angkutan melalui udara, baik diderita oleh pesawatnya, perusahaanangkutnya maupun oleh para penumpang atau barang-barang muatannya.

Akibat resiko yang macam-macam itu menyebabkan pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan harus menanggung semua kerugian yang menjadi tanggungannya. Hal ini yang menjadi beban bagi pihak pengangkut karena jumlah kerugian yang harus mereka tanggung sangatlah tinggi, sehingga tidak mungkin pengangkut menanggung resiko tersebut secara ditanggung sendiri. Oleh karena itu dalam menanggulangi resiko-resiko tersebut maka pihak pengangkut melakukan usaha-usaha atau tindakan-tindakan untuk memperkecil atau memperingan tanggungjawabnya. Sebab kalau tanggung-jawab tersebut dipikul sendiri kemungkinan besar pengangkut atau perusahaan angkutan udara akan mengalami kepailitan karena seluruh

kekayaannya terkuras untuk menanggulangi resiko-resiko tersebut.

Untuk itu sebagai usaha preventif maka perusahaan penerbangan bekerja sama dengan perusahaan asuransi kerugian Jasa Raharja untuk menutup kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan pesawat terbang. Penutupan resiko ini dimaksudkan agar kelangsungan hidup perusahaan penerbangan dapat dipertahankan.

Dengan demikian jelaslah bahwa di dalam bidang penerbangan atau pengangkutan melalui udara banyak sekali resiko yang harus dihadapi baik oleh perusahaan penerbangan maupun para penumpang dan barang-barang muatannya, sehingga dengan menutup kerugian tersebut pada pihak asuransi maka segala kesulitan yang dihadapi pihak perusahaan penerbangan dapat teratasi. Hal ini tidak hanya berlaku bagi penerbangan tertentu saja tetapi berlaku bagi semua bentuk penerbangan. Baik penerbangan berjadwal, tidak berjadwal, penerbangan umum ataupun penerbangan dengan pesawat charter yang dalam perkembangan dewasa ini sangat pesat dan banyak dilakukan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan lain karena penerbangan dengan pesawat charter ini lebih menguntungkan sekali dibanding dengan yang biasanya dilakukan.

## 6. Kesimpulan

- a. Sebagai syarat utama harus dipenuhi oleh kedua belah pihak dalam

perjanjian charter pesawat adalah seperti yang tercantum dalam pasal 1320 KUH Perdata yang merupakan syarat sahnya perjanjian terutama bagi pihak pencharter harus dapat bertindak dalam hukum yang artinya sehat pikiran, cakap serta dewasa. Adapun kewajiban yang harus dilakukan oleh pihak pencharter adalah membayar harga charter yang telah disepakati bersama dan tunduk pada segala ketentuan yang berlaku. Sedang pihak yang mencharter berkewajiban pula untuk menyerahkan sebagian atau seluruh kapasitas ruangan pesawat udara sesuai yang dikehendaki oleh pihak pencharter, disamping berkewajiban memberi dokumen angkutan sebagai tanda bukti perjanjian angkutan udara.

- b. Masalah tanggungjawab kepada pencharter pesawat udara terhadap kerugian yang diderita penumpang akibat kecelakaan tersebut belum mendapat pengaturan secara tegas dan jelas jumlahnya sehingga didasarkan pada ketentuan dari perusahaan setempat dan ganti rugi itu oleh pihak pengangkut dinyatakan dalam jumlah Dolar Amerika.

#### Daftar Pustaka

- Achmad Ichsan, Hukum Dagang, Pradnya Paramita, Jakarta, 1976
- Ali Rido, Hukum Dagang Tentang Aspek-Aspek Hukum Dalam Asuransi Udara Dan Perkem-

angan Pensewaan Terbatas, Remaja Karya, Bandung, 1994.

- E. Sukarnan, Hukum Udara Indonesia Dan Internasional, Alumni, Bandung, 1983.
- , Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia, Eresco, Bandung, 1986.
- , Masalah Tanggungjawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan, Alumni, Bandung, 1986.
- , Wilayah Udara Dan Wilayah Dingintara, Alumni, Bandung, 1984.
- G. Kartasapoetro Dan E. Roekasih, Sepi-Sepi Hukum Dalam Charter Dan Asuransi Angkutan Udara, Armico, Bandung, 1986.
- K. Martono, Hukum Udara, Hukum Angkutan Dan Hukum Angkasa, Alumni, Bandung, 87
- Mieke Komar Kantatmadja, Berbagai Masalah Hukum Udara Dan Angkasa, Remaja Karya, Bandung, 1988.
- Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, 1990.
- Subekti, Aneka Perjanjian, Alumni, Bandung, 1984.
- Siti Soemarti Hartono, Kitab Undang-Undang Hukum Dan Peraturan Kepalitan, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Dagang U.G.M., 1983.
- Uman Melayu, Perjanjian Angkutan Udara Di Indonesia, Mandar Maju, Bandung, 96.
- Wiwoho Soedjono, Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional, Liberty, Yogyakarta, 1988.