

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA  
JASA TRANSPORTASI PENERBANGAN  
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG No. 1  
TAHUN 2009<sup>1</sup>**

**Oleh : Glorya Nikita Poluan<sup>2</sup>**

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk perlindungan hukum yang diterapkan terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan dan bagaimana sanksi terhadap perusahaan penerbangan yang mengabaikan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif dan dapat disimpulkan, bahwa: 1. Bentuk perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan ada dua yaitu, perlindungan hukum preventif yakni, bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran yang dilakukan terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan yang dilakukan oleh perusahaan penyedia transportasi penerbangan dan juga mencegah terjadinya masalah atau sengketa, sedangkan perlindungan hukum represif yaitu bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan dan menyelesaikan sengketa. 2. Sanksi bagi perusahaan penyedia alat transportasi penerbangan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yakni berupa sanksi administratif yang diatur secara spesifik diatur dalam pasal 26 ayat 2, 3 dan 4 Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011. Sanksi pidana terdapat dalam Bab XXII tentang Ketentuan Pidana terlebih khusus dalam Pasal 411, Pasal 413, Pasal 416, Pasal 417, dan Pasal 419. Yakni berupa sanksi pidana penjara dan denda.

Kata kunci: Pengguna jasa, transportasi penerbangan.

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Pada tanggal 7 Desember 1944, di Chicago, Amerika Serikat ditanda tangani suatu konvensi penerbangan sipil internasional (*convention of Internastional Civil Aviation*). Konvensi tersebut boleh dikatakan sebagai konstitusi daripada organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization – ICAO*) yang berkantor besar di Montreal, Canada.

Salah satu pasal konvensi tersebut menetapkan pembentukan suatu organisasi yang bertujuan antara lain mengembangkan prinsip – prinsip dan teknik navigasi udara internasional yang menjamin keselamatan, kelancaran serta ketepatan penerbangan, mengembangkan desain pesawat udara sesuai dengan kemajuan teknologi penerbangan untuk keperluan perdamaian, menggalakan dan meningkatkan jalan udara internasional (*international airways*), pelabuhan udara, fasilitas navigasi udara internasional, memenuhi kebutuhan angkutan udara internasional secara aman, teratur, ekonomis, serta mencegah pemborosan disebabkan oleh persaingan yang tidak sehat, menjamin setiap Negara anggota mempunyai kesempatan yang adil dan sama dalam pengoperasian pesawat udara dalam penerbangan internasional, menghindari tindakan – tindakan yang bersifat diskriminatif antar negara anggota serta mengembangkan segala aspek – aspek penerbangan sipil internasional. Guna mencapai tujuan sebagaimana telah disebutkan diatas, konvensi telah melengkapinya suatu badan yang terdiri dari sidang umum (*General Assembly*), Badan Harian (*Council*), Komisi Navigasi Udara (*Air Navigation Commission*) dan badan – badan lain yang perlu dibentuk.

Sebelum dibentuk Komite Hukum di dalam organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), telah berdiri *Comitte International Techniques d’Experts Jurisdiques Aerien* (CITEJA), berdasarkan konvensi Paris 1919. CITEJA menangani masalah amandemen (*amandement*) dari Konvensi Paris 1919, disamping itu, CITEJA juga menangani masalah Hukum Udara Perdata Internasional yang timbul sebagai akibat pengoperasian pesawat udara di dalam penerbangan internasional. Tugas utama CITEJA adalah mempelajari berbagai masalah hukum udara perdata

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Frans Maramis, SH, MH; Tonny Rompis, SH, MH; Dr. Jemmy Sondakh, SH, MH

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi. NIM. 110711191

internasional, menyiapkan teks konvensi untuk disahkan di dalam konferensi internasional, mengembangkan serta pembinaanya.

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara, dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Indonesia merupakan Negara maritim atau kepulauan yang terdiri dari 13.487 pulau (data sampai akhir tahun 2010) dengan 5 pulau besar, yaitu Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua.<sup>3</sup> Bagi Negara berkembang seperti Indonesia sarana jasa transportasi sangat diperlukan untuk kemajuan suatu Negara dengan tujuan menghubungkan daerah-daerah melalui satu sistem yaitu transportasi.

Sistem transportasi di Indonesia, terlebih khusus transportasi udara, Angkutan udara sangat dibutuhkan mengingat pertumbuhan ekonomi dan bisnis di Indonesia tak lepas dari peranan sarana transportasi udara. Sarana transportasi udarapun kian tahun semakin diperbaiki, mulai dari sistem penerbangan antar bandar udara, sampai maskapai penerbangan atau armada pesawat yang akan digunakan, namun perkembangan transportasi udara itu sendiri tidak beriringan dengan produk perundang-undangan di Indonesia.

## B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum yang diterapkan terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan ?
2. Bagaimana sanksi terhadap perusahaan penerbangan yang mengabaikan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009?

## C. METODE PENULISAN.

Penelitian terhadap penulisan ini dilakukan dengan mempergunakan metode yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif dipergunakan dalam usaha menganalisis bahan hukum dengan mengacu kepada norma-norma hukum yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan, serta asas – asas hukum,

sejarah hukum, doktrin serta yurisprudensi. Metode yuridis normatif itu sendiri menggunakan pendekatan – pendekatan antara lain pendekatan perundang – undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

## PEMBAHASAN

### A. Perlindungan Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Penerbangan

#### 1. Sarana Perlindungan Hukum Preventif

Pada perlindungan hukum preventif ini, subyek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindak pemerintahan yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum yang preventif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi. Artinya, perlindungan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa.<sup>4</sup>

Subyek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban, yang merupakan subyek hukum adalah orang dan badan hukum. Timbulnya hak dan kewajiban kedua belah pihak dalam hal ini pemakai jasa angkutan dan penyedia angkutan udara adalah didahului dengan adanya perjanjian yang dilakukan dan disetujui sebelumnya, walaupun perjanjian yang disepakati bersama ini bersifat standar dalam arti berasal dari pihak pengusaha angkutan yang sudah dirumuskan sedemikian rupa sehingga para pemakai jasa tinggal menyetujuinya baik secara diam-diam maupun secara terang-terangan. Adapun hak dari pemakai jasa pada umumnya adalah yaitu :

1. Penumpang atau pemakai jasa angkutan dapat naik pesawat terbang atau udara sampai tujuan yang dikehendaki.
2. Penumpang atau ahli waris dapat menuntut ganti rugi apabila mendapat kerugian yang diakibatkan kecelakaan pesawat terbang

<sup>3</sup> <http://dkn.go.id/site/index.php/ruang-opini/126-jumlah-pulau-di-indonesia>, diakses tanggal 16 Februari 2015

<sup>4</sup> <http://fitrihidayat-ub.blogspot.com/2013/07/perlindungan-hukum-unsur-esensial-dalam.html> diakses tanggal 28 feb 2015

dalam penerbangan, dan kelalaian pengangkutan.

Adapun kewajiban dari pemakai jasa pada umumnya yaitu:

1. Penumpang wajib membayar biaya angkutan udara atau tiket
2. Penumpang wajib memberitahu kepada pengangkut mengenai barang-barang yang dibawanya.
3. Penumpang berkewajiban mentaati peraturan-peraturan pengangkutan udara serta syarat-syarat perjanjian pengangkutan.<sup>5</sup>

Dalam pasal 150 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, dokumen angkutan udara terdiri atas<sup>6</sup> :

- a. Tiket penumpang pesawat udara, yang dimaksud tiket penumpang paling sedikit memuat<sup>7</sup> :
  - Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan;
  - Nama penumpang dan nama pengangkut;
  - Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan dan tujuan pendaratan;
  - Nomor penerbangan;
  - Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada;
  - Nomor penerbangan;
  - Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada;
  - Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.
- b. Pas masuk pesawat udara (*boarding pass*), yang dimaksud dengan pas masuk<sup>8</sup> yaitu :
  - Nama penumpang;
  - Rute penerbangan;
  - Nomor penerbangan;
  - Tanggal dan jam keberangkatan
  - Nomor tempat duduk

- Pint masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*);
- Waktu masuk pesawat udara (*boarding time*).

- c. Tanda pengenal bagasi (*baggage identification/ claim bag*), paling sedikit memuat<sup>9</sup> :
  - Nomor tanda pengenal bagasi;
  - Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan;
  - Berat bagasi
- d. Surat muatan udara (*airway bill*), paling sedikit memuat<sup>10</sup> :
  - Tanggal dan tempat surat muatan udara dibuat;
  - Tempat pemberangkatan dan tujuan;
  - Nama dan alamat pengangkut pertama;
  - Nama dan alamat pengirim kargo
  - Nama dan alamat penerima kargo;
  - Jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor kargo yang ada;
  - Jumlah, berat, ukuran, atau besarnya kargo;
  - Jenis atau macam kargo yang dikirim;
  - Pernyataan bahwa pengangkutan kargo ini tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.<sup>11</sup>

## 2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh Pengadilan Umum dan Peradilan Administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut sejarah dari barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah. Prinsip kedua yang mendasari perlindungan hukum terhadap tindak

<sup>5</sup> <http://baliazahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/pengangkutan-udara-dengan-asuransi/>, diakses tanggal 9 Maret 2015

<sup>6</sup> Pasal 150 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>7</sup> Pasal 151 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>8</sup> Pasal 152 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>9</sup> Pasal 153 undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>10</sup> Pasal 155 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>11</sup> Ibid

pemerintahan adalah prinsip negara hukum. Dikaitkan dengan pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikaitkan dengan tujuan dari negara hukum. Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang ada, dalam hal penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo dan/ atau ahli waris penumpang menderita kerugian, pihak-pihak tersebut dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut melalui pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia (Pasal 176 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 UU Penerbangan). Gugatan dapat diajukan di Pengadilan Negeri tempat pembelian tiket, atau bandara tujuan atau kantor pusat maskapai atau perwakilannya.

Pasal 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011, yang menyebutkan bahwa dalam hal penumpang yang dirugikan merasa tidak puas atas besaran ganti rugi kerugian yang diatur peraturan tersebut, penumpang dapat menuntut ganti kerugian melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam menuntut ganti kerugian, penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian harus memiliki bukti<sup>12</sup> sebagai berikut :

- a. Dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan.
- b. Surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kmerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian.

#### **B. Sanksi Terhadap Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi Penerbangan**

Dalam paragraf 3 (tiga) Pasal 120 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang

Penerbangan menyebutkan : “ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban pemegang izin angkutan udara, persyaratan, tata cara, dan prosedur pengenaan sanksi diatur dalam Peraturan menteri”. Mengenai sanksi dalam Pasal 26 ayat 2 (dua) Peraturan Menteri Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyebutkan bahwa :

Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa :

- a. Peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan;
- b. Apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak ditaati dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha angkutan udara niaga untuk jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender.

Dilanjutkan pada ayat 3 :

Apabila pembekuan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf b habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, dilakukan pencabutan izin usaha.

Dilanjutkan pada ayat 4 :

Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat 2 tidak menghapus tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, dan/atau, pengirim barang serta pihak ketiga.

Dilanjutkan dalam bagian ketiga Penegakan Hukum Keselamatan Penerbangan Pasal 313 :

- 1) Menteri berwenang menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum dibidang keselamatan penerbangan.
- 2) Program penegakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat 1 (satu) memuat :
  - a. Tata cara penegakan hukum;
  - b. Penyiapan personel yang berwenang mengawasi penerapan aturan di bidang keselamatan penerbangan;
  - c. Pendidikan masyarakat dan penyedia jasa penerbangan serta para penegak hukum ; dan
  - d. Penindakan.
- 3) Tindakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat 1 (satu) berupa :
  - a. Sanksi administrative; dan
  - b. Sanksi pidana

<sup>12</sup> Pasal 21 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011

Mengenai sanksi pidana diatur dalam BAB XXII Ketentuan Pidana :

Pasal 411 : Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, dan barang, dan /atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah).

Pasal 413 : (1) Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam pasal 58 ayat satu dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah) (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat satu mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah)

Pasal 416 : Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah)

Pasal 417 : Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud dalam pasal 85 ayat 1 (satu) dipidana dengan pidana

paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah)

Pasal 419 : (1) Setiap orang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah). (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana penjara dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara memberikan jaminan bahwa pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap<sup>13</sup> :

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka.
  - Ganti kerugian Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,- (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.
  - Penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau Bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) per penumpang.

<sup>13</sup>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

- Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,- (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.
- Penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau Bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) per penumpang.
- Penumpang yang memiliki cacat tetap meliputi :
  - (1) Cacat tetap total yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki, atau satu tangan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau kehilangan penglihatan total dari 1(satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau diatas pergelangan tangan atau kaki.
  - (2) Penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan /atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah) per penumpang
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin, 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. Ganti kerugian ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat, ganti kerugian sebagai berikut:
  - Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,- (dua ratus ribu rupiah) per Kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,- (empat juta rupiah) per penumpang dan,
  - Kerugian bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya, bentuk, dan merk bagasi tercatat, yang dimaksud bagasi tercatat:
    - 1) Bagasi tercatat dianggap hilang, apabila tidak ditemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di Bandar udara tujuan.
    - 2) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada angka (1) sebesar Rp.200.000,- (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 hari kalender.
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo, ganti kerugiannya yaitu
  - 1) Terhadap hilang atau musnah, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah), per kg.
  - 2) Terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah) per kg.
  - 3) Apabila pada saat menyerahkan kepada pengangkut, pengirim menyatakan nilai kargo dalam surat muatan udara (airway bill), ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada pengirim sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara.Kargo dianggap hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak seharusnya tiba ditempat tujuan.

e. Keterlambatan angkutan udara<sup>14</sup>

1) Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) :

- Keterlambatan lebih dari 4 jam, yaitu Rp. 300.000,- per penumpang;
- Diberikan ganti kerugian sebesar 50 % dari ketentuan di atas, apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
- Dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional. Faktor cuaca antara lain hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan. Teknis operasional antara lain, bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara, lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya, misalnya retak, banjir, atau kebakaran, terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara, atau keterlambatan pengisian bahan bakar (*refueling*).<sup>15</sup>

<sup>14</sup> <https://finarto.wordpress.com/tag/ganti-rugi-pesawat>, diakses tanggal 9 maret 2015

<sup>15</sup> Ibid

1) Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*)

- Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan, dan/atau
- Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

2) Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*)

Pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan dan wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang. Apabila badan usaha angkutan udara niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (*retiming atau rescheduling*) dan pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 hari kalender sampai dengan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan<sup>16</sup>:

- Diberikan ganti kerugian sebesar 50% apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakna tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara.
- Dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

b. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya

<sup>16</sup> Ibid

benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan<sup>17</sup>:

1. Meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,- per orang;
2. Pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
  - Pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,- per orang.
  - Pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian
    1. Satu mata Rp. 150.000.000,-
    2. Kehilangan pendengaran Rp. 150.000.000,-
    3. Ibu jari tangan kanan Rp. 125.000.000,- atau tiap satu ruas Rp.62.000.000,-.
    4. Jari telunjuk kiri Rp. 125.000.000,- atau tiap satu ruas Rp.25.000.000,-.
    5. Jari kelingking kanan Rp. 62.500.000,- atau tiap satu ruas Rp.20.000.000,-
    6. Jari kelingking kiri Rp. 35.000.000,- atau tiap ruas Rp.11.500.000,-
    7. Jari tengah atau jari manis kanan Rp. 50.000.000,- atau tiap ruas Rp. 16.500.000,-
    8. Jari tengah atau jari manis kiri Rp. 40.000.000,- atau tiap satu ruas Rp. 13.000.000,-
  - Pihak ketiga yang menderita luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp. 100.000.000,- per orang.
  - Kerusakan barang milik pihak ketiga hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak, sebagai berikut :
    1. Untuk pesawat udara dengan kapasitas sampai dengan 30 tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000,-

2. Untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 tempat duduk sampai dengan 70 tempat duduk paling banyak Rp. 100.000.000,-
3. Untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 tempat duduk sampai dengan 150 tempat duduk, paling banyak Rp.175.000.000,-
4. Untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000,-

Jumlah ganti kerugian dalam konvensi Warsawa 1929 diatur dalam pasal 22. Menurut pasal tersebut ganti rugi untuk penumpang terbatas 125,000 *gold francs*, sedangkan ganti kerugian untuk bagasi dan kargo 250 *gold francs* untuk setiap kilogram. Ganti rugi untuk barang-barang untuk keperluan pribadi (bagasi kabin) yang dibawa oleh penumpang sebesar 5,000 *gold francs* tanpa memperhatikan berat barang. Jumlah-jumlah tersebut merupakan batas minimum yang tidak boleh lebih rendah dan tidak boleh ada suatu perjanjian yang bermaksud mengurangi jumlah namun demikian perjanjian antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan diizinkan untuk lebih tinggi dari jumlah tersebut.<sup>18</sup>

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Bentuk perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan ada dua yaitu, perlindungan hukum preventif yakni, bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran yang dilakukan terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan yang dilakukan oleh perusahaan penyedia transportasi penerbangan dan juga mencegah terjadinya masalah atau sengketa sedangkan perlindungan hukum represif yaitu bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap pengguna jasa transportasi penerbangan dan menyelesaikan sengketa.
2. Sanksi bagi perusahaan penyedia alat transportasi penerbangan diatur dalam

<sup>17</sup> Ibid

<sup>18</sup> Prof.Dr.H.K.Martono,SH, LL.M, Ahmad Sudiro, SH,MH,MM, , Op. Cit Hal 251

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yakni berupa sanksi administratif yang diatur secara spesifik diatur dalam pasal 26 ayat 2, 3 dan 4 Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011. Sanksi pidana terdapat dalam Bab XXII tentang Ketentuan Pidana terlebih khusus dalam Pasal 411, Pasal 413, Pasal 416, Pasal 417, dan Pasal 419. Yaitu berupa sanksi pidana penjara dan denda.

## B. Saran

1. Perlindungan hukum secara represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa serta memberikan rasa adil bagi masyarakat selaku pengguna jasa transportasi angkutan udara, tetapi metode perlindungan preventif juga diperlukan untuk memberikan pengetahuan bagi pengguna jasa transportasi mengenai undang-undang yang berkaitan dengan penerbangan, juga tanggung jawab pengangkut angkutan udara, agar jika terjadi pelanggaran hak dapat mengambil tindakan yang tepat, karena dalam setiap kasus yang teralami oleh penumpang
2. Sanksi yang diberikan kepada perusahaan maskapai penerbangan baik sanksi ganti kerugian maupun sanksi administratif seharusnya sudah bisa membuat efek jera bagi perusahaan maskapai penerbangan yang melalaikan tugas dan tanggung jawabnya, namun sampai sekarang masih banyak maskapai penerbangan masih saja melalaikan tugas dan tanggung jawabnya. Untuk itu, perlu dibuat peraturan khusus tentang sanksi dalam peraturan menteri perhubungan, namun juga bukan menambah jumlah ganti kerugian, karena itu akan berdampak buruk bagi perusahaan maskapai penerbangan di Indonesia.

- Tim Pengajar Fakultas Hukum UNSRAT Manado, Hukum Perlindungan Konsumen, Manado, 2007
- Shidarta. Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir. Bandung: Revika Aditama. 2006
- Rahardjo, Satjipto. Hukum Dalam Jagat Ketertiban. Uki Press. 2006
- Tjakra Negara, Soegijatna. Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang. Jakarta: Rineka Cipta. 1995
- Subekti. Pokok-Pokok Hukum Perdata. Jakarta: Intermasa. 2003
- Undang-Undang Dasar 1945
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
- Hargo, Dody. Jumlah Pulau di Indonesia, diambil dari :[www.dkn.go.id](http://www.dkn.go.id) (16februari 2015)
- Saputra, Helmi. 2015. Daftar Kecelakaan di Indonesia 10 Tahun Terakhir, diambil dari: [www.okezone.com](http://www.okezone.com) (18 februari 2015)
- Indra, Pradana. 2012. Hukum Transportasi, diambil dari: <http://pradanaindra.blogspot.com> (7 Maret 2015)
- Muhammad, Waro. 2012. Hukum Transportasi, diambil dari: <http://waromuhammad.blogspot.com> (7 maret 2015)
- Hidayat, Fitri. 2013. Perlindungan Hukum, diambil dari : <http://fitrihidayat-ub.blogspot.com> (28 februari 2015)
- Perlindungan Hukum Menurut Para Ahli, diambil dari: <http://tesishukum.com> (6 Maret 2015)
- Balian, Zahab. Hukum Pengangkutan, diambil dari: <http://balianzahab.wordpress.com> (9 Maret 2015)
- Kusumasari, Diana. Cara Menuntut Ganti Rugi Kerugian kepada Maskapai Penerbangan, diambil dari: [www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com) (10 Maret 2015)
- Virgian, Gipsona. Perjanjian Pengangkutan Udara di Indonesia, diambil dari : [www.academia.edu](http://www.academia.edu) (9 Maret 2015)

## DAFTAR PUSTAKA

- Martono, K. dan Sudiro Ahmad. Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009. Jakarta: Rajagrafindo Persada. 2011
- Martono, K. Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Ruang Angkasa. Bandung: Alumni, 1987