

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG MENINGGAL
DUNIA DI ANGKUTAN UDARA**

***LEGAL PROTECTION FOR DECEASED PASSENGERS IN AIR
TRANSPORT***

Noor Eva Rahma dan Nadhilah Alifia Maharani

Fakultas Hukum Universitas Airlangga

Korespondensi Penulis : rahmanooreva@gmail.com

Citation Structure Recommendation :

Rahma, Noor Eva dan Nadhilah Alifia Maharani. *Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Meninggal Dunia di Angkutan Udara*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.4. No.1 (Januari 2023).

ABSTRAK

Angkutan Udara berkewajiban memberikan jaminan keselamatan terhadap penumpangnya. Maskapai sebagai Pengangkut diwajibkan oleh undang-undang untuk bertanggungjawab atas kerugian yang diterima penumpang atas kerugian yang diderita oleh karena operasional angkutan udara. Sampai saat ini masih banyak angkutan udara kita yang mengalami kecelakaan angkutan udara berakibat kematian dan luka-luka yang diderita oleh penumpang. Data yang dilansir dari Jaringan Keselamatan Penerbangan, hingga saat ini di Indonesia sendiri telah terjadi 104 kecelakaan pesawat dengan lebih dari 1300 korban jiwa. Hal ini menjadi dasar pentingnya untuk mengkaji lebih lanjut mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang meninggal dunia dalam angkutan udara. Penelitian ini dilakukan dengan Pendekatan Konseptual dan Pendekatan Perundang-undangan. Hasil penelitian ini yaitu terdapat perlindungan hukum bagi penumpang meninggal dunia pada angkutan udara baik menurut Hukum Internasional maupun Hukum Nasional. Perlindungan hukum yang diberikan berupa pemberian ganti kerugian sebagai bentuk pertanggungjawaban dari pihak pengangkut kepada penumpang yang meninggal dunia pada angkutan udara.

Kata Kunci: Angkutan Udara, Perlindungan Hukum, Penumpang Meninggal Dunia

ABSTRACT

Air Transportation is obliged to provide safety guarantees for its passengers. The airline as the carrier is required by law to be responsible for the loss suffered by the passenger for the loss suffered due to the operation of air transportation. Until now, there are still many incidents of air transport accidents that cause death and injuries to passengers. According to data from the Aviation Safety Network, until now in Indonesia alone, there have been 104 aircraft accidents with more than 1300 fatalities. This is the basis for the importance of further reviewing the legal protection for passengers who die in air transportation.

Keywords: Air Transport, Legal Protection, Passenger Dies

A. PENDAHULUAN

Kebutuhan atas pengangkutan udara semakin meningkat selaras dengan kebutuhan masyarakat terhadap mobilitas yang semakin padat. Berdasarkan peningkatan kebutuhan masyarakat tersebut, harus ada peraturan yang dapat memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat dalam hal ini penumpang angkutan udara. Peraturan tersebut tentunya diharapkan dapat memberikan penumpang rasa aman dalam menggunakan angkutan udara. Tidak dapat dipungkiri bahwa dalam perjalanannya, pengangkutan udara masih seringkali mengalami permasalahan. Salah satu permasalahannya adalah hilangnya nyawa dalam angkutan udara, baik itu yang disebabkan oleh operasional angkutan udara maupun tidak. Kasus terbaru yang sampai saat ini masih diperbincangkan adalah **kasus kematian Wakil Bupati Sangihe, Helmud Hontong di Pesawat Lion Air JT-740** saat perjalanan pulang dari Bali menuju Manado melalui Makassar pada tanggal 6 Juni 2021 yang lalu. Kematian Helmud Hontong menimbulkan persoalan-persoalan hukum, salah satunya adalah bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang yang meninggal dunia di atas angkutan udara. Dikutip dari Kompas.com, Humas Polda Sulawesi Utara, Kombes Pol Jules Abraham Abast menyatakan bahwa berdasarkan hasil autopsi, kematian Helmud Hontong adalah disebabkan oleh komplikasi penyakit yang sudah lama dideritanya.¹

Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sudah menentukan terkait tanggungjawab angkutan udara. Menurut Pasal tersebut, tanggungjawab yang timbul adalah yang kerugian tersebut berasal dari kesalahan operasional angkutan udara, kerugian tersebut adalah termasuk di dalamnya ganti rugi cacat, kematian, hilangnya barang dan rusaknya barang. Berdasarkan konsep tanggungjawab mutlak, dalam transportasi udara, pengangkut bertanggungjawab atas kerugian mutlak, dan korban tidak perlu mengungkapkan bukti adanya kesalahan dari pihak maskapai, namun secara otomatis mendapat ganti rugi. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang dimulai sebelum, selama dan setelah penerbangan.²

¹ Wahyuni Sahara, *Munir dan Wabup Sangihe Helmud Hontong, Mereka Meninggal di Udara...*, diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2021/06/14/13471161/munir-dan-wabup-sangihe-helmud-hontong-mereka-meninggal-di-udara>, diakses pada 27 Juni 2021, jam 11.45 WIB.

² Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta, 2009, p.78.

Pengaturan terkait transportasi udara internasional sebenarnya telah diatur dalam perjanjian internasional berupa konvensi dan protokol. Perjanjian dan protokol tersebut sudah ditandatangani oleh sejumlah negara yang telah menghadiri pertemuan dan menyepakati konvensi dan protokol tersebut. Tiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mempunyai hak membuat peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya sendiri, termasuk Indonesia. Undang-undang dan peraturan tersebut memberikan pengawasan terhadap operasional angkutan udara domestik atau internasional yang asalnya ataupun ditujukan untuk negara tersebut.³

Secara historis, Konvensi Chicago 1944 yang merupakan gabungan Konvensi Paris 1919 (Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation) yang ditandatangani oleh 27 negara dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian antar negara Amerika Latin merupakan dasar hukum dapat dilakukannya penuntutan terhadap maskapai apabila terjadi kecelakaan pengangkutan udara. Selain itu, adanya Konvensi Warsawa 1929 telah menjadi titik munculnya prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability* dalam hukum pengangkutan udara, yang pada prinsipnya mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, kecuali penumpang tersebut dapat membuktikan sebaliknya, yaitu kerugian yang dideritanya bukanlah disebabkan oleh kesalahannya.⁴ Konvensi Montreal 1999 menjadi konvensi yang memberikan penyempurnaan konvensi-konvensi yang telah ada sebelumnya, konvensi tersebut bertujuan mengonsolidasi tanggung jawab dan kerangka hukum dari Konvensi Warsawa dan amandemennya.⁵ Dalam karya tulis ini, penulis tertarik membahas mengenai:

1. Bagaimana perlindungan terhadap penumpang menurut Hukum Udara Internasional?
2. Bagaimana perlindungan terhadap penumpang menurut Hukum Udara Nasional?

³ Agus Pramono, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta, 2011, p.17.

⁴ Mangara Pasaribu, *Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang dalam Jasa Pengangkutan Udara*, Mercatoria, Vol.9, No.1 (2016), p.36.

⁵ Bartholomew J. Banino dkk., *Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention*, The Brief, Amerika Serikat, 2009, p.22.

B. PEMBAHASAN

1. Perlindungan terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Internasional

Regulasi transportasi udara diperlukan sebagai jaminan penyelenggaraan transportasi udara dengan memberikan rasa aman dan kualitas terbaik penerbangan. Pengaturan ini menjadi dasar hukum penyelenggaraan penerbangan. Standar untuk dapat dicapainya keselamatan dan keamanan penerbangan yaitu kondisi dimana penumpang memperoleh penerbangan yang aman dan andal berdasarkan rencana penerbangan. Keselamatan penerbangan mengacu pada kondisi yang diwujudkan dalam pengoperasian penerbangan tanpa gangguan dan/atau perilaku ilegal. Keselamatan penerbangan ialah keadaan yang ditunjukkan dengan lancarnya pengoperasian penerbangan baik sarana maupun prasarana serta bagaimana prosedur operasional dan persyaratan kelayakan teknis yang dijalankan oleh maskapai. Keamanan dan keselamatan penerbangan meliputi aspek desain pesawat, manufaktur, operasi dan pemeliharaan, pelayanan navigasi penerbangan, operasi bandar udara dan pengawasan, pengendalian dan pengawasan awak pesawat. Masalah keselamatan dan keamanan penerbangan sangat erat kaitannya dengan aspek fisik peralatan yang dipergunakan sebagai alat transportasi, sehingga maskapai wajib memberikan alat transportasi yang sesuai standar keselamatan dan keamanan serta memelihara pesawatnya.

Guna memenuhi standar keselamatan dan keamanan itu, maka ditandatangani perjanjian hukum udara perdata yang dapat menyeragamkan peraturan mengenai penerbangan, yaitu Konvensi Warsawa 1929 yang disetujui 152 negara bertempat di Warsawa pada 12 Oktober 1929 dan efektif berlaku pada 13 Februari 1933. Untuk menunjukkan kesungguhan, 130 negara meratifikasi Konvensi Warsawa. Dengan bertambahnya waktu dan berkembangnya penerbangan, dilakukan beberapa perubahan terhadap Konvensi Warsawa, yaitu:

- a. Protokol Haque tahun 1955;
- b. Konvensi Guadalajara tahun 1961 (tambahan) dan yang belum berlangsung;
- c. Protokol Kota Guatemala tahun 1971 yang belum berlaku;
- d. Protokol Montreal tahun 1975 (4 Protokol).

Selain itu, terdapat perjanjian antara maskapai penerbangan yang melangsungkan penerbangan udara melalui Amerika Serikat dengan pemerintah Amerika Serikat, yaitu Perjanjian Montreal (Sementara) 1966. Meski begitu, Perjanjian Montreal bukan bagian dari perjanjian antar negara, tetapi tidak secara sah berlaku bertujuan untuk memodifikasi Konvensi Warsawa karena kesepakatan tersebut terkandung dari seluruh maskapai penerbangan udara internasional di dunia, maka berdampak sangat besar pada efektivitas Konvensi Warsawa. Saat ini sistem pengaturan angkutan udara internasional yang berlaku adalah⁶:

- a. Warsawa Haque 1955;
- b. Warsawa 1929.
- c. Montreal Agreement 1966.⁷

Menurut ketentuan *Article 17* Konvensi Warsawa tahun 1929: “*The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any operations of embarking or disembarking.*” Dapat diartikan bahwa apabila dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut, maskapai penerbangan dapat bertanggungjawab terhadap kerugian yang penumpang terima:

- a. Jika kerugian itu disebabkan oleh suatu kecelakaan.
- b. Kecelakaan terjadi pada saat penumpang berada di dalam pesawat.
- c. Kecelakaan terjadi pada saat embarkasi dan debarkasi.

Dalam hukum transportasi udara internasional mengakui prinsip “*presumption of liability*” berdasar teori “*based on fault liability*”. Teori tersebut berlaku untuk semua jenis pengangkutan baik penumpang, bagasi dan kargo. Konvensi Warsawa merupakan konvensi yang menerapkan prinsip “*rebuttable presumption of liability*” (tanggung jawab berdasar praduga), yang berarti maskapai penerbangan sebagai penyedia jasa pengangkutan dianggap harus selalu bertanggungjawab,

⁶ E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung, 1983, p.245.

⁷ Saefullah Wiradipradja, *Tanggungjawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol.25, No.1 (2006), p.6.

sehingga beban verifikasi atau pembuktian dialihkan dari korban (penggugat) ke maskapai penerbangan sebagai pengangkut (tergugat) untuk melindungi maskapai penerbangan. Dalam Konvensi Warsawa mengatur juga mengenai ganti rugi yang akan didapatkan penumpang jika mengalami kecelakaan yang menyebabkan luka, cacat maupun meninggal dunia, hal ini diatur di dalam *Article 22 (1)* Konvensi Warsawa tahun 1929

“1. In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.”

Dikatakan pada Pasal 22 (1) bahwa setiap penumpang yang mengalami kecelakaan atau meninggal dunia pengangkut bertanggung jawab sebesar 125,000 franc (mata uang Negara Swiss yang apabila dikonversi ke dalam mata uang Indonesia, yaitu rupiah sebesar Rp.119.171.400,-). Untuk penumpang yang meninggal dunia, Konvensi Warsawa pun telah mengatur pemberian ganti ruginya yang diatur di dalam *Article 27* Konvensi Warsawa 1929 *“In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his estate.”*. Untuk penumpang yang meninggal dunia, maka pemberian ganti rugi akan diserahkan kepada ahli waris yang berhak untuk menerimanya. Sedangkan Perjanjian Montreal 1966 merupakan perjanjian yang dibuat perusahaan-perusahaan secara sukarela untuk tunduk terhadap sistem *“absolute liability”*.

Perkembangan dunia penerbangan juga banyaknya peraturan mengenai pengangkutan internasional melalui udara, diperlukannya modernisasi, konsolidasi juga harmonisasi konvensi-konvensi penerbangan internasional untuk menjamin perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan konsumen juga kompensasi yang layak, maka dilakukan harmonisasi juga kodifikasi aturan-aturan yang mengatur mengenai pengangkutan udara internasional dengan konvensi baru agar memudahkan untuk mencapai kepentingan berimbang sehingga disahkanlah (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*) atau yang lebih dikenal dengan Konvensi Montreal 1999.

Dimana pada Pasal 17 (1) disebutkan bahwa: Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian dalam hal kematian atau cedera tubuh yang diderita penumpang dengan syarat apabila kecelakaan yang menyebabkan kematian atau cedera terjadi di dalam pesawat, atau dalam tiap kegiatan naik turunnya penumpang. Namun, pada Pasal 20 dikatakan bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan atau merupakan akibat dari kelalaian, pelanggaran, atau pembiaran tindakan pihak yang meminta kompensasi, atau orang yang diberikan kuasa, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab kepada peminta tanggung jawab sepenuhnya atau sebagian, hanya apabila kelalaian, kealpaan, atau tindakan tersebut merupakan pemicu atau bagian dari terjadinya kerugian. Jika dalam kasus kematian atau cedera penumpang, pengangkut dimintakan tanggung jawab oleh orang selain penumpang tersebut, pengangkut juga dibebaskan dari tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh atau merupakan akibat dari kelalaian, kealpaan, atau tindakan penumpang tersebut. Untuk pemberian ganti rugi diatur dalam Pasal 21 tentang ganti rugi atas kematian atau luka pada penumpang yang berbunyi :

Pasal 21 (Ganti Rugi atas Kematian atau Luka pada Penumpang)

1. Untuk kerugian yang terjadi berdasarkan Pasal 17 ayat 1, tidak melebihi 100.000 SDR bagi setiap penumpang, pengangkut tidak dapat melepaskan atau membatasi tanggung jawabnya.
2. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari Pasal 17 ayat 1 yang melebihi 100.000 SDR untuk tiap penumpang bila pengangkut membuktikan bahwa:
 - a) kerugian tersebut tidak disebabkan kelalaian/tindakan salah lain/kealpaan dari pengangkut/pegawai/agennya; atau
 - b) kerugian tersebut semata-mata terjadi akibat kelalaian, kealpaan, atau tindakan salah dari pihak ketiga.

Pada Pasal 32 Konvensi Montreal 1999 dikatakan bahwa Dalam hal terjadi kematian pada orang yang mendapatkan tanggungjawab, suatu gugatan atas kerusakan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi maka ganti rugi akan diberikan terhadap ahli warisnya yang sah.

Dapat dikatakan bahwa dalam penerbangan internasional, jika cedera ataupun kematian disebabkan oleh kelalaian maskapai, penumpang maskapai dapat menuntut maskapai untuk bertanggungjawab bentuk tanggungjawab berupa pemberian ganti rugi seperti yang telah disebutkan. Sebab, untuk penumpang yang bepergian dengan penerbangan internasional, apa yang disebut Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Konvensi Montreal tahun 1999 akan berlaku. Peristiwa dalam penerbangan sesuai dengan kondisi kecelakaan yang dijelaskan dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, peristiwa tersebut harus merupakan peristiwa yang tidak normal atau tidak terduga yang dijelaskan oleh Mankiewicz, termasuk kontrol yang tidak sah (pembajakan) dan perusakan oleh pihak-pihak tertentu selama penerbangan; Kegagalan atau ketidaknormalan sistem tekanan udara di dalam pesawat udara; Suaranya memekakkan telinga; Pendaratan darurat; Kondisi cuaca buruk dan badai; Diserang oleh pesawat militer; Kebisingan, kepanikan dan kekacauan yang disebabkan oleh pendaratan darurat, pesawat turun dengan cepat, dan tekanan udara di kabin tidak bisa seimbang.

Menurut Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, jenis kerugian yang bisa dikompensasikan dari kecelakaan pesawat udara adalah:

- a. Kerugian yang mengakibatkan kematian penumpang
- b. Kerugian yang mengakibatkan penumpang cedera
- c. Kerugian yang timbul ketika penumpang mengalami luka-luka ringan maupun berat
- d. Kerugian akibat rusaknya harta benda penumpang pesawat udara.

Dari sudut pandang di atas, kemungkinan kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan pesawat udara bisa terbagi menjadi dua bentuk, yakni kerugian material dan immateriil, yang mana kerugian material itu adalah berupa kerusakan harta benda penumpang, yang dapat ditaksir dengan nilai yang pasti sedangkan kerugian immateriil adalah kerugian yang berupa kematian penumpang, mengalami luka-luka ringan maupun berat, dan yang lainnya.

Pada kasus kematian Wakil Bupati Sangihe, Helmud Hontong di Pesawat Lion Air JT-740 saat perjalanan pulang dari Bali menuju Manado melalui Makassar pada tanggal 6 juni 2021 yang lalu, harus kita ketahui apakah kematian itu merupakan kecelakaan ataupun kelalaian pihak maskapai sebagai pengangkut,

apabila peristiwa kematian tersebut merupakan kecelakaan ataupun kelalaian dari pihak maskapai penerbangan maka maskapai wajib bertanggungjawab terhadap ahli waris korban yang sah. Namun jika kita cari tahu dari berita yang ada kematian Wakil Bupati Sangihe, Helmud Hontong di pesawat Lion Air JT-740 saat perjalanan pulang dari Bali menuju Manado terjadi akibat sakit yang telah lama dideritanya.⁸ Sehingga dari peristiwa tersebut pihak maskapai tidak bertanggung jawab terhadap kematian Wakil Bupati Sangihe karena tidak terpenuhinya syarat yang terdapat di dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929 dan juga di dalam Konvensi Montreal 1999.

2. Perlindungan terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Nasional

Perjanjian antara pengangkut dengan pihak yang diangkut/pengirim untuk memindahkan orang atau barang antar tempat secara aman agar memaksimalkan nilai guna (sifatnya privat). Perjanjian pengangkutan ini sendiri didasari pada Pasal 1320 BW mengenai syarat sah perjanjian. Terjadinya perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dan penumpang adalah dimulai dari adanya pembayaran oleh penumpang atas tiket pesawat. Di dalam perjanjian pengangkutan, terdapat empat asas hukum di dalamnya, yaitu:

- a. Asas konsensual
Asas konsensual artinya perjanjian dilakukan atas kesepakatan para pihak, baik pengangkut, pemilik barang maupun penumpang. Pada perjanjian ini bisa dilakukan secara tertulis ataupun secara lisan.
- b. Asas Koordinatif
Asas koordinatif artinya para pihak dalam perjanjian pengangkutan memiliki posisi sejajar, sehingga tidak ada pihak yang menjadi atas maupun bawah.
- c. Asas Pelayanan Berkala
Asas Pelayanan Berkala artinya pengangkutan hanya dilakukan pada saat penumpang ataupun pemilik barang membutuhkan pengangkut.
- d. Asas Campuran
Asas Campuran artinya dalam perjanjian pengangkutan terdapat lebih dari 1 perjanjian, yaitu perjanjian pemberian kuasa, perjanjian penyimpanan juga perjanjian pemberian pekerja oleh penumpang maupun pemilik barang kepada pengangkut.

⁸ Andita Rahma, *Polisi Sebut Penyebab Kematian Wakil Bupati Sangihe Akibat Kompilasi Penyakit*, diakses dari <https://nasional.tempo.co/read/1472279/polisi-sebut-penyebab-kematian-wakil-bupati-sangihe-akibat-komplikasi-penyakit>, diakses pada 18 Juni 2021, jam 11.45 WIB.

Tidak hanya itu, di dalam pengangkutan juga terdapat prinsip-prinsip tanggungjawab dalam pengangkutan, yakni:

a. *Liability based on fault principle* (Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan)

Prinsip ini menyatakan bahwa pengangkut lah yang bertanggungjawab atas kerugian yang diterima oleh pemilik barang maupun penumpang atas kesalahan yang diperbuatnya.

b. *Presumption of liability principle* (prinsip tanggungjawab atas dasar praduga bersalah)

Prinsip ini menunjukkan bahwa pengangkut yang bertanggungjawab atas kerugian yang diterima oleh pemilik barang maupun penumpang, namun apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa pengangkutan telah dilakukan dengan layak, maka pengangkut tidak perlu untuk bertanggungjawab atas kerugian.

c. *Presumption of Non-liability principle* (Prinsip dianggap tidak harus bertanggungjawab)

Prinsip ini menyatakan bahwa penumpang atau pemilik baranglah yang harus membuktikan bahwa kesalahan terjadi karena pengangkut, jika penumpang atau pemilik barang bisa menunjukkan kesalahan pengangkut tersebut, maka akan memberikan ganti kerugian.

d. *Absolute liability principle* (Prinsip tanggungjawab mutlak)

Prinsip ini mengungkapkan bahwa pengangkut selalu bertanggungjawab terhadap kerugian yang diterima oleh penumpang ataupun pemilik barang tanpa perlu dilakukannya pembuktian kesalahan.⁹

Di Indonesia sendiri kasus kematian dalam perjalanan udara pun sangatlah jarang. Salah satu kasus lain yang pernah terjadi adalah kematian dari Munir dalam perjalanan udara menuju Belanda yang menggunakan Maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan Nomor GA-974 dan kasus Wakil Bupati Sangihe, Helmud Hontong di pesawat Lion Air JT-740 saat perjalanan pulang dari Bali menuju Manado melalui Makassar pada tanggal 6 juni 2021.

⁹ Krisnadi Nasution, *Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan terhadap Penumpang Bus Umum*, Mimbar Hukum, Vol.26, No.1 (2014), p.54-69.

Indonesia sendiri telah melakukan beberapa ratifikasi Hukum internasional tentang penerbangan, dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai bentuk perlindungan hukum dengan yang mengatur standar keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia. Tanggungjawab pengangkut telah diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang pada pokoknya adalah adanya kewajiban untuk memberikan ganti rugi yang diderita penumpang, pengirim barang dan pihak ketiga yang terkait dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Pada Pasal 2 disebutkan jenis tanggungjawab pengangkut yang menyebutkan bahwa Pengangkut yang menjalankan pesawat udara wajib bertanggungjawab atas kerugian terhadap:

- a. hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- b. penumpang yang meninggal dunia, luka-luka ataupun cacat tetap;
- c. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- d. musnah, hilang, ataupun rusaknya bagasi tercatat
- e. kerugian yang didapat oleh pihak ketiga; dan
- f. keterlambatan angkutan udara.

Pasal ini merupakan gambaran dari tanggungjawab mutlak (*absolute liability principle*) yang artinya pengangkut diwajibkan untuk memberikan ganti rugi tanpa perlu adanya pembuktian kesalahan.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara juga diatur tentang wajib asuransi tanggungjawab pengangkut pada Pasal 16 yang mana dikatakan tanggungjawab pengangkutan wajib diasuransikan dengan bentuk konsorsium asuransi yang sifatnya terbuka untuk setiap perusahaan asuransi yang memenuhi perizinan dan syarat, dimana perusahaan asuransi diwajibkan untuk melaporkan kepada Menteri. Adapun nilai pertanggungan asuransi haruslah sama atau lebih dari jumlah ganti rugi yang telah ditetapkan.

Pertanggungjawaban pengangkut diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada Pasal 141 yang berbunyi:

- a. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara;

- b. Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggungjawabnya;
- c. Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan”.

Tidak hanya mengatur tentang pertanggungjawaban, negara juga memberikan perlindungan hukum yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berupa kewajiban pengangkutan pada penumpang penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak maupun orang sakit yang ada pada Pasal 134. Penyandang cacat, anak-anak di bawah usia 12 tahun, lanjut usia, ataupun orang sakit mempunyai hak mendapat layanan dalam bentuk fasilitas dan perlakuan khusus tanpa adanya pungutan biaya dari badan usaha angkutan udara niaga, disediakan fasilitas kemudahan untuk turun dari dan naik ke pesawat udara, khusus untuk penyandang cacat disediakan fasilitas saat di pesawat udara, perlakuan dan fasilitas khusus yaitu memberikan prioritas tambahan tempat duduk, sarana bantu bagi orang sakit, adanya personel yang bisa melakukan komunikasi dengan anak-anak, penyandang cacat, lanjut usia, ataupun orang sakit, terdapat fasilitas untuk anak-anak saat di pesawat udara, serta disediakan buku petunjuk mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan untuk penumpang ataupun sarana lain yang bisa diketahui oleh lanjut usia, orang sakit, dan penyandang cacat.¹⁰

Pada tanggal 21 November 2016, telah dilakukan peratifikasian terhadap Konvensi Montreal 1999 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu tentang Angkutan Udara Internasional dan mulai berlaku sejak 23 November 2016, menunjukkan pemerintah telah mengusahakan perlindungan penumpang angkutan udara. Dengan diratifikasinya konvensi tersebut, maka nilai pertanggungjawaban ganti rugi bagi penumpang yang meninggal atau menderita akibat kecelakaan pesawat udara sampai dengan 113.100 SDR atau sekitar Rp. 2,03 Miliar.

¹⁰ H.K. Martono, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Penerbit PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2012, p.72.

Tidak hanya Ratifikasi terhadap konvensi-konvensi penerbangan internasional, pengaturan mengenai perlindungan hukum bagi penumpang (Konsumen) juga diatur di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pada Pasal 1 dikatakan perlindungan konsumen merupakan segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Dalam hal ini, penumpang merupakan konsumen dari maskapai penerbangan yang menggunakan jasa. Pada Pasal 7 dikatakan bahwa kewajiban pelaku usaha adalah:

- a. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
- c. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- f. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- g. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Pelaku usaha pun bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan dengan cara pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

C. PENUTUP

1. Regulasi mengenai pengangkutan udara dalam Hukum Internasional ada untuk menjamin keselamatan dan keamanan bagi para penumpang. Hal mengenai regulasi tersebut diatur dalam Sistem Konvensi Warsawa 1929 yang kemudian diperbarui dengan konvensi Montreal 1999, Sistem Warsawa Haque 1955, dan yang terakhir Sistem Montreal Agreement 1966. Adapun mengenai tanggungjawab pihak pengangkut kepada penumpang yang mengalami kematian akibat kesalahan yang tidak normal maupun yang tidak diduga yang disebabkan oleh pengangkut, maka pihak pengangkut secara penuh akan mengganti kerugian seperti yang sudah diatur dalam regulasi. Namun dalam Kasus meninggalnya Wakil Bupati Sangihe, pihak maskapai tidak bertanggungjawab atas kematiannya, hal ini dikarenakan kematian Wakil Bupati bukan disebabkan oleh kesalahan maupun kelalaian pihak maskapai, melainkan penyakit yang diderita oleh Wakil Bupati Sangihe.
2. Perlindungan Hukum yang diberikan oleh negara kepada penumpang yang meninggal dunia adalah kewajiban pemberian ganti kerugian oleh perusahaan pengangkut kepada penumpang yang meninggal sebagai bentuk pertanggungjawaban pengangkut. pertanggungjawaban pengangkut ini diatur di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 terkait tanggungjawab pengangkut angkutan udara juga diatur di dalam Peraturan presiden RI Nomor 95 tahun 2016 tentang pengesahan konvensi unifikasi aturan-aturan tertentu tentang angkutan udara internasional. Tanggungjawab wajib dilakukan oleh pengangkut, apabila penyebab kematian dari penumpang merupakan kesalahan atau kelalaian pengangkut yang terjadi saat penumpang pergi dari ruang tunggu bandar udara mengarah ke pesawat udara hingga memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan. Tidak hanya pemberian ganti kerugian, perlindungan hukum pada penumpang angkutan udara diberikan kepada penumpang lanjut usia, penyandang cacat, orang sakit maupun anak-anak berupa pemberian fasilitas dan juga perlakuan khusus.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Banino, Bartholomew J. dkk.. 2009. *Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention*. (Amerika Serikat: Penerbit The Brief).
- Majid, Suhartato Abdul dan Eko Probo D. Warpani. 2009. *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. (Jakarta: Penerbit Rajawali Pers).
- Martono, H.K.. 2012. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. (Jakarta: Penerbit PT RajaGrafindo Persada).
- Pramono, Agus. 2011. *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. (Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia).
- Suherman, E.. 1983. *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. (Bandung: Penerbit Alumni).

Publikasi

- Nasution, Krisnadi. *Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan terhadap Penumpang Bus Umum*. *Mimbar Hukum*. Vol.26. No.1 (2014).
- Pasaribu, Mangara. *Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang dalam Jasa Pengangkutan Udara*. *Mercatoria*. Vol.9. No.1 (2016).
- Sinilele, Ashar. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makassar*. *Al- Daulah*. Vol.5. No.2 (2016).
- Wiradipradja, Saefullah. *Tanggungjawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*. *Jurnal Hukum Bisnis*. Vol.25. No.1 (2006).

Website

- Rahma, Andita. *Polisi Sebut Penyebab Kematian Wakil Bupati Sangihe Akibat Komplikasi Penyakit*. diakses dari <https://nasional.tempo.co/read/1472279/polisi-sebut-penyebab-kematian-wakil-bupati-sangihe-akibat-komplikasi-penyakit>. diakses pada 18 Juni 2021.
- Sahara, Wahyuni. *Munir dan Wabup Sangihe Helmud Hontong, Mereka Meninggal di Udara...* diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2021/06/14/13471161/munir-dan-wabup-sangihe-helmud-hontong-mereka-meninggal-di-udara>. diakses pada 27 Juni 2021.
- Budi, Candra Setia. *Fakta Baru Meninggalnya Wakil Bupati Sangihe, Diduga Komplikasi Penyakit, Ajudan Akan Diperiksa*. diakses dari <https://regional.kompas.com/read/2021/06/16/054500578/fakta-baru-meninggalnya-wakil-bupati-sangihe-diduga-komplikasi-penyakit?page=all>. diakses pada 27 Juni 2021.
- Tempo. *Sudah Ada 104 Kecelakaan Pesawat Sejak Indonesia Merdeka. Mengapa Sering Terjadi?*. diakses dari <https://www.tempo.co/abc/6278/sudah-ada-104-kecelakaan-pesawat-sejak-indonesia-merdeka-mengapa-sering-terjadi>, diakses pada 27 Juni 2021.

Sumber Hukum

Burgerlijk Wetboek voor Indonesie (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata / KUH Perdata), *Staatsblad* 1847 Nomor 23.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu tentang Angkutan Udara Internasional). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 249.

Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara. Berita Negara Tahun 2011 Nomor 486.

The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1929 (Warsaw Convention).

Guadalajara Convention 1961.

The Montreal Agreement of 1966.

The 1971 Protocol of Guatemala City.

Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1995 (Hague Protocol).

The Montreal Convention 1999.