

**PERTANGGUNGJAWABAN PT. ANGKASA PURA II
DAN MASKAPAI PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN
DAN/ATAU KERUSAKAN BAGASI MENURUT
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN DIHUBUNGKAN
DENGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 77 TAHUN 2011 TENTANG TANGGUNG
JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna menempuh gelar
Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana

Oleh :

RENDY FITRIANDY

41151010120023

Program Kekhususan : Hukum Keperdataan

Pembimbing :

Sugeng Rahardja S.H.,M.Hum.



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LANGLANGBUANA
BANDUNG
2016**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : RENDY FITRIANDY

NPM : 41151010120023

Jenis Penulisan Tugas Akhir : Skripsi

Judul Penulisan Tugas Akhir : PERTANGGUNGJAWABAN PT.
ANGKASA PURA II DAN MASKAPAI PENERBANGAN ATAS
KEHILANGAN DAN/ATAU KERUSAKAN BAGASI MENURUT UNDANG-
UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN
DIHUBUNGKAN DENGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 77 TAHUN 2011 TENTANG TANGGUNG JAWAB
PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA.

Menyatakan bahwa tugas akhir ini adalah hasil karya sendiri dan bukan merupakan plagiat. Apabila di kemudian hari terbukti bahwa tugas akhir ini plagiat, saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai ketentuan yang berlaku di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar, sehat wal'afiat dan tanpa tekanan dari pihak manapun.

Yang Menyatakan,

RENDY FITRIANDY
NPM : 41151010120023

ABSTRAK

Angkutan udara merupakan transportasi yang dianggap lebih efisien untuk menempuh perjalanan. Angkutan udara memberikan pelayanan pengangkutan penumpang dan barang bawaannya. Penyelenggaraan angkutan udara saat ini masih diwarnai dengan kekurangan-kekurangan. Salah satunya di bidang penitipan bagasi milik penumpang. Terjadi beberapa kasus kehilangan dan kerusakan bagasi milik penumpang saat penumpang menerima kembali bagasi yang sebelumnya dititipkan kepada maskapai penerbangan. Permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah pertanggungjawaban PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan atas kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang di pesawat, serta upaya penanggulangan dari PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan atas kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang di pesawat.

Pembahasan pada skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif, yaitu berdasarkan data kepustakaan untuk mengumpulkan data primer dan data sekunder yang berkaitan dengan permasalahan serta melakukan studi lapangan untuk memperoleh suatu keterangan (informasi). Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis, yaitu suatu prosedur pemecahan masalah yang diteliti berdasarkan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang relevan dengan permasalahan.

Hasil penelitian dari pertanggungjawaban PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan belum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara serta adanya unsur perbuatan melawan hukum yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan sebagai satu kesatuan dalam kegiatan angkutan udara memiliki tanggung jawab masing-masing atas kehilangan dan/atau kerusakan bagasi yang dialami penumpang. PT. Angkasa Pura II memiliki tanggung jawab terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga yang ada di dalam bagasi milik penumpang, bila terbukti petugas dari PT. Angkasa Pura II melakukan kesalahan. Maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab terhadap hilangnya dan/atau rusaknya bagasi milik penumpang berdasarkan Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Serta adanya upaya penanggulangan yang dilakukan agar kasus kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang tidak terjadi kembali.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum, Wr. Wb.

Berkat rahmat Allah Subhanahu Wa ta'ala, serta atas petunjuk dan bimbingan-Nya, penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berbentuk Skripsi sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program S1 Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana Bandung. Judul Skripsi yang penulis ajukan adalah PERTANGGUNGJAWABAN PT. ANGKASA PURA II DAN MASKAPAI PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN DAN/ATAU KERUSAKAN BAGASI MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DIHUBUNGKAN DENGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 77 TAHUN 2011 TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA.

Sehubungan dengan penyusunan skripsi ini, penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Sugeng Rahardja S.H.,M.Hum., selaku dosen pembimbing tugas akhir penulisan Skripsi ini yang telah memberikan petunjuk dan arahan sehingga dapat terwujud skripsi ini, selanjutnya pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. H. R. AR. Harry Anwar, S.H.,M.H., Rektor Universitas Langlangbuana.

2. Dr. H. Kuntana Magnar, S.H.,M.H. Dekan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
3. Ibu Meima, S.H.,M.Hum., Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana dan Ketua Bagian Hukum Ketatanegaraan pada Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana..
4. Ibu Dewi Rohayati, S.H.,M.H., Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
5. Bapak Atang Hidayat, S.H.,M.H., Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
6. Ibu Sri Mulyati Chalil, S.H., M.H., Ketua Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana dan Penguji Sidang Tugas Akhir.
7. Bapak Aep Sulaeman, S.H.,Sp.1, Sekretaris Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
8. Bapak Cecep Sutrisna, S.H., M.H., Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
9. Ibu Hana Krisnamurti, S.H.,M.H, Sekretaris Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
10. Bapak Dani Durrahman, S.H., M.H, Sekretaris bagian Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
11. Ibu Hj. Kuswati S.H.,M.H. Dosen Wali yang telah memberikan nasehat dan arahnya selama proses perkuliahan hingga pengajuan judul skripsi ini.

12. Ibu Hj. Sri Pursetyowati, S.H.,M.H. Penguji sidang tugas akhir.
13. Seluruh Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
14. Bapak dan Ibu Pegawai Tata Usaha Fakultas Hukum Prodi S1 yang sangat membantu dalam proses administrasi tugas akhir ini.
15. Kepala Perpustakaan Umum Universitas Langlangbuana dan Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana beserta para staf yang telah meluangkan waktunya sehingga memudahkan Penulis menyelesaikan skripsi ini.
16. Sahabat yang sudah penulis anggap saudara sendiri, Dedy Muktariki, Rio Damas Putra, Dinda Purwanti, Bella Aprilia, Anggi Wulandari, Sena Muhammad Taufiqi, Derian Ramdani, Bagja Nugraha, Billy, Erlangga Permana, yang mengenalkan penulis arti penting sahabat sesungguhnya.
17. Saudara-saudara Provide Legal Kelas A, sahabat-sahabat saya, Anggi Nur Sigit, Hary Maulana, Rakka Kharisma, Gandany, Jaka Hadi Kusuma, Sendi Priananda, Taufik Ramadhan serta seluruh teman Angkatan 2012 Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana yang selama lebih dari 3 tahun menjadi keluarga yang hangat dan ceria.
18. Semua pihak yang tak dapat disebutkan satu per satu atas nasehat, dukungan, dan dorongan yang sangat bermanfaat bagi masa depan penulis.

Teristimewa untuk Ayahanda, Dadang Sudarmawan S.H., Ibunda Rina Triana, adik tercinta Dika Candrika dan Muhammad Razif Fahlevi, yang telah memberikan doa, semangat, kasih sayang, serta dukungan kepada Penulis sepanjang waktu. serta keluarga besar yang selalu memberikan motivasi dan dukungan kepada Penulis.

Penulis mendoakan semoga Allah SWT, memberikan sebaik-baiknya imbalan kepada semua pihak di atas dan memberikan hidayah dan inayahnya kapanpun dan dimanapun berada hingga akhir zaman. Akhirnya, segala kesalahan dan kekurangan yang terdapat dalam penyusunan skripsi ini bisa menjadi masukan yang sangat berharga bagi Penulis, dengan demikian saran dan kritik terhadap skripsi ini sangat diharapkan untuk perbaikan, dan semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Bandung, September 2016

Penulis

DAFTAR ISI

PERNYATAAN

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	vi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Kegunaan Penelitian	6
E. Kerangka Pemikiran.....	7
F. Metode Penelitian	12
G. Sistematika Penulisan.....	14

BAB II TINJAUAN MENGENAI PENGANGKUTAN UDARA, PERBUATAN MELAWAN HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB HUKUM

A. Angkutan Udara	
1. Angkutan Udara.....	16
2. Pengangkut.....	16
3. Bagasi.....	17
a) Bagasi Tercatat	17
b) Bagasi Kabin	17
4. Asas-asas Hukum Angkutan Udara.....	18
5. Dokumen Angkutan Udara.....	22

a) Tiket Penumpang	22
b) Tiket Bagasi.....	23
6. Hak dan Kewajiban Penumpang.....	23
7. Kewajiban Pengangkut	24
B. Perbuatan Melawan Hukum	25
1. Subjek Hukum	25
a) Manusia sebagai Subyek Hukum	25
b) Badan Hukum sebagai Subyek Hukum	26
2. Perbuatan Melawan Hukum.....	26
3. Unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum	30
4. Perbuatan Melawan Hukum dengan Adanya Unsur Kesengajaan.....	34
5. Perbuatan Melawan Hukum dengan Adanya Unsur Kelalaian	35
6. Hubungan Sebab Akibat dalam Perbuatan Melawan Hukum	37
7. Ganti Rugi terhadap Perbuatan Melawan Hukum.....	41
8. Perbuatan Melawan Hukum Pada Badan Hukum.....	42
C. Tanggung Jawab Hukum	44
1. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan.....	44
2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah.....	45
3. Tanggung Jawab Mutlak.....	47
4. Tanggung Jawab Hukum dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata	48

5. Tanggung Jawab Hukum dalam Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata 49
6. Tanggung Jawab Hukum dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan 49

BAB III KEHILANGAN DAN/ATAU KERUSAKAN BARANG MILIK

PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT

- A. PT. Angkasa Pura II sebagai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) 51
- B. Prosedur pengangkutan bagasi milik penumpang di Bandara Husein Sastranegara Bandung..... 53
- C. Penanggungjawab dalam bidang pengangkutan bagasi milik penumpang di Bandara Husein Sastranegara Bandung..... 56
- D. Contoh kasus kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang 57
 1. Kehilangan bagasi milik penumpang di bagasi pesawat PT. Lion Mentari Airlines Medan 57
 2. Kehilangan barang dan kerusakan bagasi milik penumpang di bagasi pesawat PT. Lion Mentari Airlines Jakarta 58

BAB IV PERTANGGUNGJAWABAN PT. ANGKASA PURA II DAN MASKAPAI PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN DAN/ATAU KERUSAKAN BAGASI MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DIHUBUNGKAN DENGAN PERATURAN

**MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 77 TAHUN 2011
TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT
ANGKUTAN UDARA**

- A. Pertanggungjawaban dari PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan atas kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang 60
- B. Upaya penanggulangan yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan terhadap kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang 73

BAB V PENUTUP

- A. Kesimpulan 75
- B. Saran 78

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, diperlukan sistem transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan. Transportasi juga merupakan sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan Negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat.

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari maupun ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, keselamatan, keamanan, efektif dan efisien.

Indonesia merupakan negara yang terdiri atas beberapa pulau, sehingga banyak jasa angkutan/transportasi yang dapat dipilih, mulai dari jasa angkutan darat, jasa angkutan laut dan jasa angkutan udara. Jasa Pengangkutan adalah jasa yang melayani dibidang pengangkutan penumpang dan/atau barang melalui jalur darat, laut ataupun udara. Kegiatan yang dilakukan oleh jasa pengangkut dalam melayani penumpang atau barang pada masa kini sangat dibutuhkan.

Dewasa ini masyarakat lebih memilih menggunakan jasa angkutan udara karena dianggap merupakan transportasi yang lebih cepat untuk menempuh perjalanan antar kota, antar pulau bahkan antar negara. Jasa Angkutan Udara ini disediakan oleh sebuah perusahaan penerbangan dan di kelola oleh Perseroan Terbatas Angkasa Pura (PT. Angkasa Pura). PT. Angkasa Pura terbagi atas PT. Angkasa Pura I yang mengelola kawasan timur dan PT. Angkasa Pura II yang mengelola kawasan barat.

Penyelenggaraan pelayanan penerbangan saat ini masih diwarnai oleh adanya kekurangan-kekurangan yang dimiliki penerbangan Indonesia. Kekurangan tersebut terlihat dari pelayanan dalam penitipan barang bawaan penumpang di bagasi pesawat. Akhir-akhir ini terjadi beberapa kasus yang merugikan penumpang sebagai pengguna jasa pengangkutan udara, kerugian yang dialami penumpang diantaranya adalah kerusakan atau kehilangan barang di bagasi pesawat. Terjadi di beberapa maskapai pengaduan yang dilakukan penumpang kurang atau bahkan tidak ditanggapi oleh pihak maskapai, sehingga dengan adanya

kasus ini menjadi merusak citra pelayanan maskapai penerbangan dan juga merugikan penumpang sebagai pengguna jasa maskapai penerbangan. Pada beberapa kasus juga ditemui fakta bahwa rusak atau hilangnya barang milik penumpang itu terjadi karena kelalaian pegawai maskapai. Salah satu contoh kasus adalah kehilangan yang dialami penumpang maskapai Lion Air, kasus bermula saat penumpang tersebut pulang menggunakan maskapai Lion Air dari Jakarta menuju Medan, saat itu ia membawa sebuah tas koper yang berisi barang-barang berharga. Seluruh barang dalam koper tersebut kemudian dititipkan kepada pihak Lion Air untuk di bawa ke dalam bagasi pesawat. Sesampainya di Medan, koper tersebut tak kunjung datang dan penumpang tersebut melakukan komplain ke pihak Lion Air, pihak Lion Air pun berjanji untuk mencarikan koper tersebut. Setelah sepekan berlalu kopernya tidak ditemukan pihak Lion Air, dan penumpang tersebut diminta untuk bersabar terus-menerus. Dalam kasus ini terdapat unsur perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pegawai penerbangan tersebut karena adanya kerugian yang dialami penumpang akibat dari kesalahan yang dilakukan oleh pegawai penerbangan tersebut. Penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam Pidato Pembukaan Seminar Hukum Pengangkutan Udara yang diselenggarakan di Jakarta tahun 1977, Emil Salim mengemukakan pendapat sebagai berikut : “Pemakai jasa angkutan udara perlu memperoleh perlindungan hukum untuk tiga hal yang utama

yaitu keselamatan penerbangan, perkembangan tarif atau harga dari jasa angkutan udara itu dan kualitas dari pelayanan pengangkutan udara”. Dalam pidato tersebut dapat disimpulkan bahwa penumpang memang sudah seharusnya dilindungi saat menggunakan jasa angkutan udara, baik keselamatan jiwa maupun keselamatan barang-barang yang dibawanya.

Permasalahan mengenai tanggung jawab pengangkut angkutan udara terhadap bagasi penumpang sering terjadi dalam pelaksanaan penerbangan. Agar penyelesaian ganti rugi dilaksanakan dengan tertib, maka hukum dipakai sebagai penunjang utama penyelesaian masalah tersebut. Hukum yang berfungsi sebagai sarana untuk penyelesaian masalah tersebut sesuai dengan yang dikemukakan oleh para pakar hukum antara lain oleh Mochtar Kusumaatmadja. Beliau mengatakan bahwa “agar pembangunan berjalan dengan tertib, maka hukum berfungsi sebagai sarana penunjangnya”.¹⁾

Peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi milik penumpang ini diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang kemudian disusul dengan lahirnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab pengangkut angkutan udara, yang menjelaskan tata cara ganti rugi yang harus dilaksanakan oleh pengangkut.

¹⁾ Mochtar Kusumaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan Nasional*, Bandung, Majalah Padjajaran No. 1 Jilid III, 1970, hlm 6-7.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, penanggulangan berasal dari kata tanggulang yang berarti mengatasi, menghadapi. Kemudian ditambah awalan “pe” dan akhiran “an”, sehingga menjadi kata “penanggulangan” yang berarti proses, cara, perbuatan menanggulangi.²⁾

Upaya Penanggulangan harus dilakukan oleh pihak terkait, seperti PT. Angkasa Pura II dan maskapai penerbangan, agar kasus-kasus serupa tidak terus terjadi dan mengganggu kenyamanan penumpang dalam menggunakan jasa angkutan udara.

Berlatar belakang di atas, penulis tertarik untuk menganalisis mengenai pertanggungjawaban dari maskapai penerbangan dan PT. Angkasa Pura II sebagai penyelenggara maskapai penerbangan terhadap kerusakan atau kehilangan barang milik penumpang di bagasi pesawat, yang dituangkan dalam sebuah skripsi yang berjudul :

“PERTANGGUNGJAWABAN PT. ANGKASA PURA II DAN MASKAPAI PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN DAN/ATAU KERUSAKAN BAGASI MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DIHUBUNGKAN DENGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 77 TAHUN 2011 TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang di uraikan diatas, penulis menetapkan 2 (dua) identifikasi masalah, yaitu :

²⁾ <http://kbbi.web.id/tanggulang>, diakses pada 25 Juni 2016 pukul 15.32 WIB.

1. Bagaimana pertanggungjawaban dari PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan atas kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang?
2. Bagaimana upaya penanggulangan dari PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan terhadap kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian dikemukakan secara deklaratif dan merupakan pernyataan-pernyataan yang hendak dicapai dalam penelitian tersebut.³⁾

Tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pertanggungjawaban dari PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan atas kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang.
2. Untuk mengetahui upaya penanggulangan yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan terhadap kehilangan dan/atau kerusakan bagasi milik penumpang.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dari penulisan ini, antara lain :

1. Kegunaan Teoritis

Kegunaan teoritis dari penulisan ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan Hukum Perdata pada khususnya terutama mengenai perlindungan terhadap penumpang pengguna jasa angkutan udara.

³⁾ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Pers.Jakarta, 2006, hlm. 118.

2. Kegunaan Praktis

Manfaat praktis dari penulisan ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada semua pihak, terutama bagi pihak PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan dalam memberikan pertanggungjawaban terhadap kehilangan/kerusakan barang milik penumpang di bagasi pesawat yang mengakibatkan timbulnya kerugian yang dialami oleh penumpang sebagai pengguna jasa penerbangan, selanjutnya bagi pihak penumpang sendiri untuk memahami secara jelas apa saja yang menjadi hak seorang penumpang bila mengalami kerugian yang diakibatkan oleh kegiatan penerbangan.

E. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan pembukaan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 alinea ke-4, yang secara tegas menyatakan “Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.” Bahwa setiap penumpang di semua jenis transportasi, termasuk transportasi udara harus dilindungi oleh Negara secara hukum.

Pasal 1365 Kitab Undang Undang Hukum Perdata menyatakan, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Pasal tersebut dikenal sebagai tindakan melawan hukum yang berlaku umum termasuk transportasi udara.

Pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa, setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya. Dari Pasal tersebut diambil kesimpulan bahwa karena suatu kelalaian dan kurang hati-hatinya seseorang, maka orang tersebut harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul.

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa suatu perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pegawai suatu perusahaan merupakan tanggung jawab perusahaan juga, sepanjang pegawai tersebut bekerja atas nama perusahaannya.

Pasal 144 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan, Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa rusak atau hilangnya bagasi milik penumpang akibat dari kegiatan angkutan udara adalah tanggung jawab maskapai penerbangan.

Perihal mengenai tanggung jawab pengangkut selanjutnya diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Pasal 2 huruf c, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa “Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat”. Dapat disimpulkan bahwa pengangkut memang sudah seharusnya bertanggung jawab terhadap hilang/rusaknya bagasi tercatat milik penumpang.

Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang menyatakan “Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut :

- a) Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
- b) Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya, bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.”

Dapat disimpulkan bahwa ganti rugi yang harus dilaksanakan pengangkut terhadap kehilangan/kerusakan bagasi tercatat milik penumpang terbatas pada ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa "Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (check-in), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya." Dalam pasal ini menjelaskan bahwa pengangkut tidak dapat dituntut ganti rugi terhadap kehilangan/kerusakan barang berharga yang terdapat di dalam bagasi tercatat milik penumpang bila penumpang tidak memberitahukan kepada pengangkut bahwa di dalam bagasi tercatat tersebut terdapat barang berharga.

Pasal 18 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa "Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (check-in) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang." Dalam pasal ini terdapat batasan tanggung jawab dari pengangkut terhadap bagasi tercatat milik penumpang.

Doktrin *Res Ipsa Loquitur* merupakan suatu doktrin dalam bidang pembuktian perdata yang menentukan bahwa pihak korban dari suatu perbuatan melawan hukum dalam bentuk kelalaian dalam kasus-kasus

tertentu tidak perlu membuktikan adanya unsur kelalaian dari pihak pelaku, tetapi cukup dengan menunjukkan fakta yang terjadi dan menarik sendiri kesimpulan bahwa pihak pelaku kemungkinan besar melakukan perbuatan melawan hukum tersebut, bahkan tanpa perlu membeberkan bagaimana pihak pelakunya berbuat sehingga menimbulkan perbuatan melawan hukum tersebut.⁴⁾

Doktrin Pembuktian Terbalik, yang ditekankan adalah kewajiban pembuktian dari pihak yang disangka sebagai pelaku.

Prinsip tentang tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting. Dalam kasus pelanggaran hak penumpang, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak terkait.

Sebagai pemakai barang/jasa, penumpang memiliki sejumlah hak dan kewajiban. Pengetahuan tentang hak-hak penumpang sangat penting agar orang dapat bertindak sebagai konsumen yang kritis dan mandiri. Tujuannya, jika ditenggarai adanya tindakan yang tidak adil terhadap dirinya, ia secara spontan menyadari akan hal itu. Penumpang yang merasa haknya dilanggar kemudian dapat bertindak lebih jauh untuk memperjuangkan hak-haknya. Dengan kata lain, ia tidak hanya tinggal diam saja ketika menyadari bahwa hak-haknya telah dilanggar karena kegiatan penerbangan. Penumpang pesawat udara berhak mendapatkan perlindungan atas keamanan dan keselamatan konsumen dalam

⁴⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm 100.

penggunaan jasa maskapai penerbangan sehingga penumpang dapat terhindar dari kerugian. Perlu diperhatikan oleh maskapai penerbangan, ada tanggung jawab yang harus dipikulnya.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.⁵⁾ Agar penelitian ilmiah ini dapat berjalan dengan baik maka perlu menggunakan suatu metode penelitian yang baik dan tepat, Metode Penelitian yang akan digunakan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode pendekatan yuridis normatif, yaitu penelitian terhadap ketentuan perundang-undangan yang pembuktiannya melalui interpretasi pasal, pengkajian dan pengembangan dari pasal-pasal dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara.

2. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini jika dilihat dari sifatnya merupakan penelitian deskriptif analitis⁶⁾, yaitu sebagai suatu prosedur pemecahan masalah yang diteliti berdasarkan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang relevan dengan permasalahan.

⁵⁾ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfa Beta, Bandung, 2012, Hlm.2.

⁶⁾ Gempul Santoso, *Metodologi Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*, Prestasi Pustaka Publisher, Jakarta, 2005, hlm. 9.

3. Tahap Penelitian

Penelitian hukum ini, melakukan pengumpulan data dari berbagai sumber. Bahan hukum digolongkan dalam beberapa sumber data, yaitu :

a. Bahan hukum primer

Adalah bahan hukum yang berupa perundang-undangan yang dikeluarkan oleh pemerintah dan bersifat mengikat, dalam hal ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

b. Bahan hukum sekunder

Adalah bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, seperti rancangan peraturan perundang-undangan, hasil karya ilmiah para sarjana dan hasil-hasil penelitian.⁷⁾

c. Bahan hukum tersier

Adalah bahan hukum yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa website/internet.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penulisan hukum ini adalah studi dokumen dan studi lapangan. Studi dokumen dilakukan dengan cara meneliti dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Studi lapangan digunakan sebagai

⁷⁾ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm 12.

bahan tambahan dilakukan dengan cara melakukan wawancara terhadap beberapa orang/badan yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan hukum ini.

5. Analisis Data

Penelitian hukum ini menggunakan analisis yuridis kualitatif, yaitu dengan cara data yang dihimpun disusun dalam uraian kalimat tanpa menggunakan rumus-rumus atau angka-angka statistik.⁸⁾

6. Lokasi Penelitian

Untuk menjelaskan hal-hal yang telah disebutkan di muka, penelitian hukum ini dilakukan di Bandara Husein Sastranegara, Jalan Pajajaran Nomor 156, Cicendo, Bandung, Jawa Barat.

G) Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran mengenai keseluruhan isi, penulisan hukum ini dibagi menjadi lima bab, yaitu sebagai berikut :

BAB I Bab ini berisi tentang pendahuluan yang terdiri dari : latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II Bab ini menguraikan tinjauan umum penerbangan meliputi pengertian penerbangan, penumpang, bagasi, perbuatan melawan hukum dan tanggung jawab hukum, serta tinjauan umum mengenai ganti kerugian dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan

⁸⁾ *Ibid.* hlm.15.

Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

BAB III Bab ini berisi tentang objek penelitian dimana terdiri dari uraian kasus tentang kelalaian pihak maskapai penerbangan, kasus tentang kehilangan koper penumpang di bagasi pesawat milik PT. Lion Mentari Airlines yang menimbulkan kerugian karena terdapat barang berharga di dalam koper tersebut.

BAB IV Bab ini berisi tentang pembahasan yang terdiri dari pelaksanaan pemberian ganti rugi sebagai bentuk pertanggungjawaban PT. Angkasa Pura II dan Maskapai Penerbangan atas kehilangan/kerusakan barang milik penumpang di bagasi pesawat dihubungkan dengan Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara, serta upaya penanggulangan yang dilakukan oleh PT. AngkasaPura II agar tidak terjadi lagi kasus kehilangan bagasi milik penumpang.

BAB V Bab ini merupakan bagian akhir dari penulisan hukum ini yang berisi kesimpulan yang dapat diambil oleh penulis sebagai hasil dari penelitian dan saran sebagai masukan bagi penulis yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

BAB II

TINJAUAN MENGENAI ANGKUTAN UDARA, PERBUATAN MELAWAN HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB HUKUM

A. Angkutan Udara

1. Angkutan Udara

Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Angkutan Udara dalam melakukan kegiatannya, memerlukan suatu sarana yakni *airport* dan *airways*.

Pengertian dari *airways* ini adalah suatu jalan yang diperuntukkan bagi pesawat terbang yang melalui ruang udara atau angkasa sepanjang mana pesawat terbang dijalankan untuk bergerak atau terbang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Sedangkan *airport* atau bandar udara yakni suatu tempat yang digunakan untuk keperluan *landing* dan *take off* bagi pesawat-pesawat terbang atau tempat yang dipergunakan secara teratur untuk menerima serta menerbangkan penumpang maupun, muatan barang yang diangkut oleh pesawat tersebut lewat udara.⁹⁾

2. Pengangkut

Berdasarkan Pasal 1 angka 26 yang menyatakan bahwa pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan

⁹⁾ Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, hlm 86.

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

Pengangkut dalam pengangkutan udara adalah perusahaan atau maskapai penerbangan.

3. Bagasi

Bersama-sama penumpang biasanya diangkut pula bagasi yaitu semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan seorang penumpang, yang olehnya atau atas namanya, sebelumnya ia menumpang pesawat terbang di minta untuk diangkut melalui udara.¹⁰⁾ Pada dunia penerbangan, bagasi di bagi menjadi 2 (dua) yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin.

a. Bagasi Tercatat

Menurut Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.

b. Bagasi Kabin

Menurut Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.

¹⁰⁾ E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Penerbangan*, Alumni, Bandung, 1979, hlm 79.

4. Asas-asas Hukum Angkutan Udara

Setiap Undang-Undang yang dibuat pembentuk Undang-Undang, biasanya dikenal sejumlah asas yang mendasari diterbitkannya undang undang tersebut.

Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu Undang-Undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas di kesampingkan, maka runtuhlah bangunan Undang-Undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.¹¹⁾ Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata.¹²⁾

Berdasarkan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas :

- a. Manfaat
- b. Usaha bersama dan kekeluargaan
- c. Adil dan merata
- d. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan
- e. Kepentingan umum
- f. Keterpaduan
- g. Tegaknya hukum
- h. Kemandirian
- i. Keterbukaan dan anti monopoli
- j. Berwawasan lingkungan hidup

¹¹⁾ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002, hlm 25.

¹²⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Adityabhakti, Bandung, 1998, hlm 17.

- k. Kedaulatan Negara
- l. Kebangsaan, dan
- m. Kenusantaraan

Berikut ini adalah pengertian dari asas-asas yang telah di uraikan diatas :

- a. Asas manfaat adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga Negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan Negara
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan adalah penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
- c. Asas adil dan merata adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.
- d. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan

keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

- e. Asas kepentingan umum adalah penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.
- f. Asas keterpaduan adalah penyelenggaraan penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda transportasi.
- g. Asas tegaknya hukum adalah Undang-Undang ini mewajibkan Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan.
- h. Asas kemandirian adalah penyelenggaraan penerbangan harus bersendikan pada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam penerbangan, dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri.
- i. Asas keterbukaan dan anti-monopoli adalah penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai

tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

- j. Asas berwawasan lingkungan hidup adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya pelestarian fungsi lingkungan hidup.
- k. Asas kedaulatan negara adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- l. Asas kebangsaan adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- m. Asas kenusantaraan adalah setiap penyelenggaraan penerbangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan penyelenggaraan penerbangan yang dilakukan oleh daerah merupakan bagian dari sistem penerbangan nasional yang berdasarkan Pancasila.

Asas yang telah diuraikan diatas merupakan asas yang bersifat publik. Adapun asas yang bersifat perdata, diantaranya :¹³⁾

- a. Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan.
- b. Asas Koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut

¹³⁾ *Ibid*, hlm 18-19.

menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.

- c. Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
- d. Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

5. Dokumen Angkutan Udara

Dokumen Angkutan adalah tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara, Dokumen angkutan bukan merupakan dokumen perjanjian angkutan, tetapi hanya merupakan salah satu bukti adanya perjanjian angkutan.

a. Tiket Penumpang

Menurut Ordonansi suatu tiket penumpang harus berisi keterangan sebagai berikut :

- 1) Tempat dan tanggal pemberian
- 2) Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan
- 3) Pendaratan di tempat-tempat diantara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan
- 4) Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut

- 5) Pemberitahuan bahwa pengangkutan itu tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab, yang diatur oleh Ordonansi

b. Tiket Bagasi

Dalam prakteknya, tiket penumpang dan tiket bagasi dibuat satu dokumen angkutan karena tidak ada ketentuan yang melarang bahwa tiket penumpang dan tiket bagasi tidak boleh dibuat satu dokumen angkutan.

Tiket bagasi harus dibuat dalam rangkap dua dan harus memuat:¹⁴⁾

- 1) Tempat dan tanggal pemberian
- 2) Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan
- 3) Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut
- 4) Nomor dari tiket penumpang
- 5) Pemberitahuan bahwa bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi
- 6) Jumlah dan beratnya barang-barang
- 7) Harga yang diberitahukan oleh penumpang
- 8) Pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab, yang diatur dalam Ordonansi

6. Hak dan Kewajiban Penumpang

Penumpang sebagai pengguna jasa angkutan udara memiliki hak untuk diangkut ke tempat tujuan. Disamping itu penumpang juga memiliki hak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dialaminya karena kegiatan angkutan udara. Selain itu penumpang juga berhak untuk mendapatkan dokumen angkutan udara yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, mendapatkan

¹⁴⁾ E.Suherman, *op.cit*, hlm 91.

keamanan, mendapatkan keselamatan dan lain-lain. Selain dari hak-hak yang dapat penumpang menuntut dari pengangkut, penumpang juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhinya.

Kewajiban penumpang yang harus dipenuhi oleh penumpang diantaranya adalah :¹⁵⁾

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

Konsekuensi bila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya maka maskapai penerbangan dapat membatalkan perjanjian pengangkutan, sehingga segala kerugian yang diderita penumpang merupakan tanggung jawab penumpang sendiri.

7. Kewajiban Pengangkut

Lestari Ningrum menyatakan bahwa pengangkut memiliki kewajiban, diantaranya :

- a. Mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan;
- b. Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara niaga
- c. Dapat menjual kiriman yang telah disimpan (bukan karena sitaan) yang karena sifat dari barang tersebut mudah busuk, yang lebih

¹⁵⁾ Hartono Hadisoeparto dkk, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. UII Press, Yogyakarta, 1987, hlm 27.

dari 12 (dua belas) jam setelah pemberitahuan tidak diambil oleh penerima kiriman barang;

- d. Bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.¹⁶⁾

B. Perbuatan Melawan Hukum

1. Subyek Hukum

Mengenai pengertian subyek hukum terdapat beberapa pengertian menurut beberapa ahli hukum, diantaranya :

- a. Subekti mengatakan bahwa subyek hukum adalah pembawa hak atau subyek di dalam hukum, yaitu orang.
- b. Mertokusumo mengatakan bahwa Subyek Hukum adalah segala sesuatu yang dapat memperoleh hak dan kewajiban dari hukum. Hanya manusia yang dapat jadi subyek hukum.
- c. Syahrani mengatakan Subyek Hukum adalah pendukung hak dan kewajiban.¹⁷⁾

Pengertian mengenai subyek hukum diatas dapat disimpulkan bahwa segala sesuatu (orang/badan hukum) yang memiliki hak-hak dan kewajiban yang diberikan oleh hukum.

a. Manusia Sebagai Subyek Hukum

Manusia merupakan subyek hukum, seseorang mulai sebagai subyek hukum sejak dilahirkan sampai dengan meninggal dunia. Pasal 2 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan :

- 1) Anak yang ada dalam kandungan seorang perempuan, dianggap sebagai telah dilahirkan, bilamana juga kepentingan si anak menghendaknya.

¹⁶⁾ Lestari Ningrum, *op.cit*, hlm 151.

¹⁷⁾ Harumiati Natadimaja, *Hukum Perdata Mengenai Hukum Perorangan dan Hukum Benda*, Graha Ilmu, Bandung, 2009, hlm 7.

- 2) Mati sewaktu dilahirkannya, dianggaplah ia tidak pernah telah ada.

Bila dilihat dari Pasal 2 ayat (1) tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa anak yang masih berada di dalam kandungan pun sudah dianggap sebagai Subyek Hukum atau pembawa hak dan kewajiban apabila kepentingan anak tersebut menghendaknya.

b. Badan Hukum Sebagai Subyek Hukum

Selain manusia sebagai subyek hukum, badan hukum juga termasuk sebagai subyek hukum. Pengertian Badan Hukum menurut Wirjono Prodjodikoro adalah Suatu badan yang disamping manusia perorangan juga dapat bertindak dalam hukum dan yang mempunyai hak-hak, kewajiban-kewajiban dan kepentingan-kepentingan hukum terhadap orang lain atau badan lain.¹⁸⁾

Sri Soedewi Masjchoen Sofwan mengatakan bahwa baik perhimpunan maupun Yayasan kedua-duanya berstatus sebagai badan hukum, jadi merupakan *person* pendukung hak dan kewajiban. Bila dilihat dari beberapa pengertian tersebut, badan hukum dapat dikategorikan sebagai subyek hukum karena :¹⁹⁾

- 1) Badan Hukum itu mempunyai kekayaan sendiri
- 2) Sebagai pendukung hak dan kewajiban
- 3) Dapat menggugat dan digugat di muka pengadilan
- 4) Ikut serta dalam lalu lintas hukum

2. Perbuatan Melawan Hukum

Perbuatan melawan hukum merupakan suatu perbuatan yang dinilai merugikan orang lain, agar seseorang dapat dikatakan telah melakukan suatu perbuatan melawan hukum harus dipenuhi beberapa

¹⁸⁾ *Ibid*, hlm 9.

¹⁹⁾ *Ibid*.

syarat, seperti perbuatan tersebut harus melanggar hukum, adanya kesalahan dari pelaku, korban mengalami kerugian karena perbuatan tersebut dan harus ada hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian yang di derita oleh korban. Sejak pengertian perbuatan melawan hukum diperluas menjadi suatu perbuatan yang tidak hanya melanggar Undang-Undang tetapi juga suatu perbuatan yang melanggar hak subyektif orang lain, kewajiban pelaku, kaedah kesusilaan dan kepatutan dalam masyarakat membuat pengertian perbuatan melawan hukum menjadi sangat luas, sehingga bisa masuk ke bidang lain misalnya dunia penerbangan.

Pengertian perbuatan melawan hukum sebelum tahun 1919 pengadilan hanya menafsirkan bahwa “melawan hukum” adalah, suatu perbuatan yang melanggar pasal-pasal hukum tertulis semata, tetapi setelah tahun 1919 terjadi perkembangan di negeri Belanda, dengan mengartikan suatu istilah “melawan hukum” bukan hanya suatu perbuatan yang melanggar pasal-pasal dalam hukum tertulis saja, akan tetapi perbuatan yang melanggar kesusilaan atau kepatutan dalam pergaulan hidup masyarakat. Hal ini dapat terlihat dari Putusan Hoge Raad negeri Belanda tanggal 31 Januari 1919 dalam kasus *Lindenbaum versus Cohen*.

Sejak tahun 1919 tersebut di negeri Belanda, dan demikian juga di Indonesia, perbuatan melawan hukum telah diartikan secara luas, yakni mencakup salah satu dari perbuatan-perbuatan sebagai berikut :²⁰⁾

- 1) Perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain
- 2) Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri
- 3) Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan

²⁰⁾ Munir Fuady, *Op.cit*, hlm 6.

- 4) Perbuatan yang bertentangan dengan kehati-hatian atau keharusan dalam pergaulan masyarakat yang baik

Berikut ini adalah penjelasan untuk masing-masing kategori tersebut diatas :

- 1) Perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain.

Salah satu perbuatan yang dilarang oleh Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain. Hak-hak yang dilanggar itu adalah hak-hak seseorang yang diakui secara hukum.

Melanggar hak subyektif orang lain, berarti melanggar wewenang khusus yang diberikan oleh hukum kepada seseorang, Yurisprudensi memberikan arti hak subyektif sebagai berikut:²¹⁾

- a) Hak-hak perorang seperti kebebasan, kehormatan, nama baik;
- b) Hak atas harta kekayaan, hak kebendaan dan hak mutlak lainnya.

- 2) Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri.

Jika perbuatan tersebut merupakan perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum dari pelakunya, maka perbuatan tersebut masuk ke dalam kategori perbuatan melawan hukum. Kewajiban hukum disini adalah suatu kewajiban yang diberikan oleh hukum kepada seseorang, baik itu hukum tertulis maupun hukum yang tidak tertulis. Jadi kesimpulannya bahwa bukan hanya perbuatan yang bertentangan dengan hukum tertulis saja, melainkan

²¹⁾ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum cet.1*, Program Pascasarjana FHUI, Jakarta, 2003, hlm 38.

perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain menurut Undang-Undang.

3) Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan

Suatu perbuatan yang melanggar kesusilaan yang oleh masyarakat telah diakui sebagai hukum yang tidak tertulis dianggap sebagai kategori perbuatan melawan hukum.

Bertentangan dengan kaedah kesusilaan, yaitu bertentangan dengan norma-norma moral, sepanjang dalam kehidupan masyarakat diakui sebagai suatu norma hukum. Utrecht menulis bahwa yang dimaksudkannya dengan kesusilaan ialah semua norma yang ada di dalam masyarakat, yang tidak merupakan hukum, kebiasaan atau agama.²²⁾

Jadi, bila terjadi suatu perbuatan yang melanggar kesusilaan dan menimbulkan kerugian yang diderita oleh korban, maka korban dapat menuntut ganti rugi berdasarkan atas perbuatan melawan hukum seperti yang terdapat didalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

4) Perbuatan yang bertentangan dengan kehati-hatian atau keharusan dalam pergaulan masyarakat yang baik.

Suatu perbuatan yang bertentangan dengan kehati-hatian atau keharusan dalam pergaulan masyarakat yang baik dianggap sebagai kategori suatu perbuatan melawan hukum.

Jadi, jika seseorang melakukan tindakan yang merugikan orang lain, tidak secara melanggar pasal-pasal dari hukum tertulis, mungkin masih dapat dijerat dengan perbuatan melawan hukum, karena tindakannya tersebut bertentangan dengan prinsip kehati-hatian atau keharusan dalam pergaulan masyarakat. Keharusan

²²⁾ Mr, Mahadi, *Sumber-sumber Hukum*, N.V Soeroengan, Jakarta, 1958, hlm 50.

dalam masyarakat tersebut tentunya tidak tertulis, tetapi diakui oleh masyarakat yang bersangkutan.²³⁾

3. Unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa, Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.

Suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum harus mengandung unsur-unsur yang terdapat dalam ketentuan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu :

- a. Adanya suatu perbuatan
- b. Perbuatan tersebut melawan hukum
- c. Adanya kesalahan dari pihak pelaku
- d. Adanya kerugian bagi korban
- e. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian

Dari unsur-unsur yang telah dikemukakan diatas, berikut adalah penjelasan dari masing-masing unsur :

a. Adanya Suatu Perbuatan

Suatu perbuatan melawan hukum diawali oleh suatu perbuatan dari pelakunya. Umumnya diterima anggapan bahwa dengan perbuatan disini dimaksudkan, baik berbuat sesuatu (dalam arti aktif) maupun tidak berbuat sesuatu (dalam arti pasif), misalnya tidak berbuat sesuatu, padahal dia mempunyai kewajiban hukum untuk

²³⁾ Munir Fuady, *Konsep Hukum Perdata*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm 252.

membuatnya, kewajiban mana timbul dari hukum yang berlaku (karena ada juga kewajiban yang timbul dari suatu kontrak). Karena itu, terhadap perbuatan melawan hukum, tidak ada unsur “persetujuan atau kata sepakat” dan tidak ada juga unsur “*causa* yang diperbolehkan” sebagaimana yang terdapat dalam kontrak.

b. Perbuatan Tersebut Melawan Hukum

Perbuatan yang dilakukan tersebut haruslah melawan hukum. Sejak Tahun 1919, unsur melawan hukum ini diartikan dalam arti yang seluas-luasnya, yakni meliputi hal-hal sebagai berikut :

- 1) Perbuatan yang melanggar Undang-Undang yang berlaku
- 2) Yang melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum, atau
- 3) Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku, atau
- 4) Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan, atau
- 5) Perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain.

c. Adanya Kesalahan dari Pihak Pelaku

Agar dapat dikenakan Pasal 1365 tentang Perbuatan Melawan Hukum tersebut, Undang-Undang dan yurisprudensi mensyaratkan agar pada pelaku haruslah mengandung unsur kesalahan (*schuldelement*) dalam melaksanakan perbuatan tersebut. Karena itu, tanggung jawab tanpa kesalahan (*strict liability*) tidak termasuk tanggung jawab berdasarkan kepada Pasal 1365 KUH Perdata.

Jikapun dalam hal tertentu diberlakukan tanggung jawab tanpa kesalahan tersebut (*strict liability*), hal tersebut tidaklah didasari atas Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tetapi didasarkan kepada Undang-Undang lain.

Karena Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mensyaratkan adanya unsur “kesalahan” (*schuld*) dalam suatu perbuatan melawan hukum, maka perlu diketahui bagaimanakah cakupan dari unsur kesalahan tersebut. Suatu tindakan dianggap oleh hukum mengandung unsur kesalahan sehingga dapat dimintakan tanggung jawabnya secara hukum jika memenuhi unsur-unsur sebagai berikut :

- 1) Ada unsur kesengajaan, atau
- 2) Ada unsur kelalaian, dan
- 3) Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf, seperti keadaan *overmacht*, membela diri, tidak waras dan lain-lain.

Menurut Asser's ia tetap pada pendirian untuk memberikan pengertian atas istilah kesalahan sebagai perbuatan dan akibat-akibat yang dapat dipertanggung jawabkan pelaku.²⁴⁾

Istilah kesalahan dipakai untuk menentukan apakah pelaku dapat dimintai pertanggung jawaban atas kerugian yang dialami oleh korban.

²⁴⁾ R.Setiawan, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Putra Abardin, Bandung, 1999, hlm 15.

Syarat kesalahan ini dapat diukur secara objektif dan subjektif. Secara objektif yaitu harus dibuktikan bahwa dalam keadaan seperti itu manusia yang normal dapat menduga kemungkinan timbulnya akibat dan kemungkinan ini akan mencegah manusia yang baik untuk berbuat atau tidak berbuat.²⁵⁾ Secara subjektif, harus diteliti apakah si pembuat berdasarkan keahlian yang ia miliki dapat menduga akibat dari perbuatannya²⁶⁾

d. Adanya Kerugian Bagi Korban

Adanya kerugian bagi korban juga merupakan syarat agar gugatan berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat dipergunakan. Berbeda dengan kerugian karena wanprestasi yang hanya mengenal kerugian materil, maka kerugian karena perbuatan melawan hukum disamping kerugian materil, yurisprudensi juga mengakui konsep kerugian immateril, yang juga akan dinilai dengan uang.

e. Adanya Hubungan Kausal antara Perbuatan dengan Kerugian

Hubungan kausal antara perbuatan yang dilakukan dengan kerugian yang terjadi juga merupakan syarat dari suatu perbuatan melawan hukum.

Bahwa suatu perbuatan melawan hukum haruslah memiliki hubungan dengan kerugian yang di derita oleh korban. Maksudnya adalah bahwa suatu kerugian yang di derita korban merupakan hasil yang di dapat dari suatu perbuatan yang dilakukan oleh pelaku.

²⁵⁾ Vollmar, *Pengantar Studi Hukum Perdata*, C.V. Rajawali, Jakarta, 1984, hlm 458.

²⁶⁾ R. Setiawan, *op.cit*, hlm 65.

4. Perbuatan Melawan Hukum dengan Adanya Unsur Kesengajaan

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata telah mensyaratkan adanya unsur kesalahan terhadap suatu perbuatan melawan hukum. Unsur kesalahan tersebut dianggap ada jika memenuhi salah satu di antara 3 (tiga) syarat, yaitu sebagai berikut :

- a. Adanya unsur kesengajaan, atau
- b. Adanya unsur kelalaian, dan
- c. Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf

Unsur kesalahan merupakan syarat agar seorang pelaku dapat dikategorikan telah melakukan perbuatan melawan hukum, unsur kesalahan dianggap ada jika memenuhi salah satu syarat yaitu adanya unsur kesengajaan.

Unsur kesengajaan tersebut dianggap eksis dalam suatu tindakan manakala memenuhi elemen-elemen sebagai berikut :²⁷⁾

- a. Adanya kesengajaan untuk melakukan
- b. Adanya konsekuensi dari perbuatan. Jadi, bukan hanya adanya perbuatan saja
- c. Kesadaran untuk melakukan, bukan hanya untuk menimbulkan konsekuensi, melainkan juga adanya kepercayaan bahwa dengan tindakan tersebut “pasti” dapat menimbulkan konsekuensi tersebut.

Jadi, suatu perbuatan dapat dikatakan sengaja bila terdapat “maksud” dari pihak pelakunya. Harus dapat dibedakan antara istilah “maksud” dengan “motif”. Istilah “maksud” dapat diartikan sebagai keinginan untuk menghasilkan suatu akibat tertentu.

²⁷⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, op.cit, hlm 47.

5. Perbuatan Melawan Hukum dengan Adanya Unsur Kelalaian

Unsur kesalahan dianggap ada jika perbuatan melawan hukum yang dilakukan pelaku mengandung unsur kelalaian.

Dalam ilmu hukum diajarkan bahwa agar suatu perbuatan dapat dianggap sebagai kelalaian, haruslah memenuhi unsur pokok sebagai berikut :²⁸⁾

- a. Adanya suatu perbuatan atau mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan.
- b. Adanya suatu kewajiban kehati-hatian.
- c. Tidak dijalankan kewajiban kehati-hatian tersebut.
- d. Adanya kerugian bagi orang lain.
- e. Adanya hubungan sebab akibat antara perbuatan atau tidak melakukan perbuatan dengan kerugian yang timbul.

Unsur-unsur pokok yang telah disebutkan diatas, sesuai dengan persyaratan yang diberikan oleh Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Tentang kelalaian dikenal beberapa tingkatan, pada umumnya tingkatan tersebut adalah sebagai berikut :²⁹⁾

- a. Kelalaian ringan
- b. Kelalaian biasa
- c. Kelalaian berat

Mengenai kelalaian berat terdapat beberapa macam, diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Beratnya Tingkat Kehati-hatian
- b. Beratnya Tingkat Kelalaian
- c. Perbuatan Kecerobohan

Berikut ini merupakan penjelasan untuk masing-masing kategori tersebut, yaitu sebagai berikut :

a. Beratnya Tingkat Kehati-hatian

Agar dapat lepas dari tuduhan kelalaian, seseorang haruslah melakukan kegiatannya dalam tingkat kehati-hatian yang wajar. Tetapi,

²⁸⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, op.cit, hlm 73.

²⁹⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, op.cit, hlm 83.

bagi sekelompok orang tertentu, dalam menjalankan kegiatannya tersebut, diperlukan tingkat kehati-hatian yang lebih tinggi seperti pengangkut.

b. Beratnya Tingkat Kelalaian

Suatu kelalaian dapat dinilai berdasarkan tingkat kelalaiannya tersebut, karena telah dikemukakan bahwa kelalaian yang paling berat adalah kelalaian berat. Disamping itu juga, ada yang disebut dengan kelalaian biasa dan kelalaian ringan.

c. Perbuatan Kecerobohan

Perbuatan kecerobohan merupakan tingkat kelalaian yang lebih tinggi dari kelalaian berat. Bahkan, untuk perbuatan kecerobohan ini sering disebut dengan “Kuasi Kesengajaan”. Karena itu, tidak mengherankan jika ada sanksi yang pantas dikenakan terhadap pelaku tindakan kecerobohan, tetapi tidak dapat dikenakan terhadap kelalaian berat. Dalam perbuatan kecerobohan tidak diperkenankan untuk menggunakan alasan kelalaian kontribusi karena walaupun perbuatan kecerobohan dan perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan sangat berdekatan tetapi pada hakekatnya tetap berbeda, karena dalam perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan masih dapat menggunakan alasan kelalaian kontribusi yang menyatakan bahwa kesalahan pelaku dan korban tetap harus dipertimbangkan terhadap kerugian yang telah dialami korban.

Perbedaan mengenai tingkatan kelalaiannya, antara tindakan kelalaian dengan tindakan kecerobohan terdapat juga perbedaan dari jenis masing-masing perbuatan melawan hukum tersebut. Jadi, kesadaran

mental pelaku juga berbeda. Jika pada kelalaian pelakunya dalam melakukan perbuatan tersebut dalam keadaan hanya kurang perhatian, tidak kompeten atau kurang hati-hati, tetapi pada tindakan kecerobohan, pelaku sadar sepenuhnya atau di presumsi adanya kesadaran akan terjadi kerugian bagi korban, tetapi tetap saja dilakukan perbuatan tersebut.³⁰⁾

Tetapi masih terdapat perbedaan antara perbuatan kecerobohan dengan perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan, dalam perbuatan kecerobohan, pelaku tidak pernah berniat untuk melakukan perbuatan yang dapat merugikan korban, hanya saja pelaku sadar bahwa perbuatan tersebut dapat menimbulkan kerugian yang akan dialami oleh korban, akan tetapi pelaku tetap tidak memperdulikan tentang akibat yang akan timbul tersebut.

6. Hubungan Sebab Akibat dalam Perbuatan Melawan Hukum

Perbuatan melawan hukum mensyaratkan, agar dapat seseorang dituntut ganti rugi atas perbuatan melawan hukum yang dilakukannya, selain harus ada unsur kesalahan, Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga mensyaratkan adanya hubungan *causal* artinya hubungan sebab-akibat antara perbuatan melawan hukum dan kerugian. Jadi kerugian itu harus timbul sebagai akibat perbuatan orang yang merupakan perbuatan melawan hukum tersebut.³¹⁾

Hubungan sebab akibat merupakan bagian dari perbuatan melawan hukum, karena fungsinya adalah untuk menentukan seorang (pelaku) harus bertanggung jawab atau tidak atas kerugian yang dialami

³⁰⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, *op.cit*, hlm 86.

³¹⁾ Riduan Syahrani, *Seluk-Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, 2000, hlm 281.

oleh orang lain. Menurut HLA Hart, tahap pertama dalam *dispute* mengenai kasus-kasus perbuatan melawan hukum, adalah untuk menginterpretasi hukum tentang fakta apakah yang mesti diketengahkan untuk menunjukkan bahwa fakta tersebut mempunyai kaitannya dengan kerugian.³²⁾

Kaitannya dengan hubungan sebab akibat, terdapat 2 (dua) teori yaitu hubungan sebab akibat yang faktual dan hubungan sebab akibat yang di kira-kira.

a. Hubungan Sebab Akibat Yang Faktual

Hubungan sebab akibat yang faktual menyatakan bahwa setiap penyebab yang menyebabkan timbulnya kerugian dapat merupakan penyebab secara faktual, asalkan kerugian (hasilnya) tidak akan pernah terdapat tanpa penyebabnya.³³⁾ Menurut teori ini bahwa suatu hal adalah sebab dari suatu akibat, apabila akibat itu tidak akan terjadi jika sebab itu tidak ada. Jadi, teori ini mengenal banyak sebab dari suatu akibat.³⁴⁾ Von Buri sangat mendukung ajaran akibat faktual ini.

b. Hubungan Sebab Akibat Yang Dikira-kira

Hubungan sebab akibat yang dikira-kira atau *Proximate Cause* menyatakan layak dan adil jika seseorang diberikan tanggung jawab hanya terhadap akibat yang dapat diramalkan akan terjadi,

³²⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, *op.cit*, hlm 112.

³³⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, *op.cit*, hlm 113.

³⁴⁾ Riduan Syahrani, *op.cit*, hlm 282.

maka konsep *proximate cause* menempatkan elemen “sepatutnya dapat diduga” sebagai faktor utama.³⁵⁾ Jadi, konsep *proximate cause* memperluas tanggung jawab pelaku dari hanya sekedar tanggung jawab secara faktual, tetapi di lain sisi konsep *proximate cause* membatasi tanggung jawab pelakunya, dengan tidak mempertimbangkan segala akibat yang dikategorikan sebagai akibat yang terlalu jauh. Ajaran mengenai hubungan sebab akibat yang dikira-kira (*proximate cause*) mempunyai hubungan yang erat dengan masalah kewajiban, karena kedua-keduanya mencoba mencari jawaban, apakah tindakan pelaku termasuk ke dalam ruang lingkup tugasnya untuk melindungi korban dari kerugian yang dideritanya. Namun dalam ilmu hukum kedua masalah tersebut dipisahkan, mengenai masalah kewajiban menjelaskan hubungan antara korban dengan pelaku, sementara *proximate cause* menjelaskan hubungan antara perbuatan dengan akibat dari perbuatan tersebut. Teori ini sama dengan teori yang dikemukakan oleh Von Kries, dalam teorinya *adequate veroorzaking* yang menyatakan bahwa pelaku hanya bertanggungjawab untuk kerugian, yang selayaknya dapat diharapkan sebagai akibat dari pada perbuatan melawan hukum.³⁶⁾

Kedua teori diatas yaitu teori hubungan sebab akibat yang faktual dan teori hubungan sebab akibat yang dikira-kira (*proximate cause*) lebih

³⁵⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Komtemporer*, *op.cit*, hlm 118.

³⁶⁾ R. Setiawan, *op.cit*, hlm 87.

efektif digunakan teori *proximate cause* karena pada teori hubungan sebab akibat yang faktual ini terlalu luas sehingga dalam lingkup hukum perdata ataupun hukum pidana tidak digunakan untuk menentukan suatu perbuatan merupakan suatu perbuatan hukum atau bukan. Jadi, sebaiknya untuk menyelesaikan permasalahan mengenai hubungan kausal digunakan teori *proximate cause*, karena teori tidak hanya memandang dari segi normatif maupun dari segi kenyataan. Perbuatan yang harus dianggap sebagai sebab dari suatu akibat yang timbul adalah perbuatan yang seimbang dengan akibat menurut perhitungan yang layak. Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata terdapat indikasi bahwa Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ini menerapkan teori penyebab kira-kira (*proximate cause*), terlihat dalam Pasal 1247 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa :

“Debitur hanya diwajibkan mengganti biaya, rugi dan bunga yang secara nyata telah, atau sedianya harus dapat diduganya sewaktu perikatan dilahirkan, kecuali jika hal tidak dipenuhinya perikatan tersebut disebabkan oleh sesuatu tipu daya yang dilakukan olehnya.”

Kalimat “dapat diduganya” tersebut terlihat bahwa Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menerapkan teori penyebab kira-kira (*proximate cause*).

Namun pada tahun 1962 teori *proximate cause* yang dianggap layak oleh *Hoge Raad* ini mendapat sangkalan dari Koster yang disampaikannya pada pidato pengukuhanannya yang berjudul “*Kausaleiteit dan Apa yang Dapat Diduga*”, ia berpendapat bahwa Teori *Proximate*

Cause telah dihapuskan dan diganti dengan system “dapat dipertanggungjawabkan secara layak” dengan mempertimbangkan bagaimana sifat kejadian yang menjadi dasar tanggung jawab pelaku serta sifat dari kerugian yang ditimbulkan dari kejadian tersebut dan sejauh mana tingkat kemungkinan timbulnya kerugian yang dapat diduga serta beban yang seimbang bagi pelaku untuk mengganti kerugian dengan memperhatikan kedudukan finansial pihak yang dirugikan. Adapun teori yang terakhir ini merupakan penyempurnaan dari teori-teori sebelumnya, sehingga suatu persoalan mengenai hubungan kausal dapat dipecahkan dengan lebih bijaksana.³⁷⁾

7. Ganti Rugi terhadap Perbuatan Melawan Hukum

Kewajiban pelaku memberikan ganti rugi adalah akibat dari adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan olehnya. Karena siapapun yang menimbulkan kerugian akibat dari perbuatannya, maka harus memberikan ganti rugi sebagai konsekuensi dari perbuatan yang telah dilakukan olehnya. Hukum mengenal beberapa bentuk ganti rugi terhadap perbuatan melawan hukum, diantaranya adalah ganti rugi nominal, ganti rugi kompensasi dan ganti rugi penghukuman.

Berikut adalah penjelasan untuk masing-masing kategori tersebut, yaitu sebagai berikut :³⁸⁾

a. Ganti Rugi Nominal

Jika adanya perbuatan melawan hukum yang serius, seperti perbuatan yang mengandung unsur kesengajaan, tetapi tidak menimbulkan kerugian yang nyata bagi korban, maka kepada

³⁷⁾ Rosa Agustina, *op.cit*, hlm 91.

³⁸⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, *op.cit*, hlm 134-

korban dapat diberikan sejumlah uang tertentu sesuai dengan rasa keadilan tanpa menghitung berapa sebenarnya kerugian tersebut.

b. Ganti Rugi Kompensasi

Merupakan ganti rugi pembayaran kepada korban atas dan sebesar kerugian yang benar telah dialami oleh korban karena suatu perbuatan melawan hukum. Ganti rugi ini sering disebut sebagai ganti rugi aktual.

c. Ganti Rugi Penghukuman

Suatu ganti rugi yang jumlahnya besar, bahkan melebihi dari jumlah kerugian yang sebenarnya dialami oleh korban. Besarnya jumlah ganti rugi ini dimaksudkan sebagai hukuman bagi pelaku. Ganti rugi penghukuman ini layak untuk diterapkan terhadap kasus-kasus kesengajaan yang berat.

8. Perbuatan Melawan Hukum Pada Badan Hukum

Selain manusia, badan hukum pun dapat melakukan perbuatan melawan hukum bila telah memenuhi unsur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Badan Hukum dalam menjalankan tugas-tugasnya, organ dari badan hukum tersebut dapat melakukan perbuatan melawan hukum. Jadi, organ yang bertindak dalam suatu lingkungan wewenangnya yang diberikan dapat berbuat salah dengan akibat merugikan.

Terdapat beberapa teori yang dapat menentukan badan hukum dapat melakukan perbuatan melawan hukum atau tidak, diantaranya adalah teori *fictie*, menurut teori ini, badan hukum dalam kenyataannya tidak ada, tetapi kita perbuat seolah-olah itu ada. Karena itu badan hukum tidak mempunyai kehendak dan dengan demikian tidak mungkin dapat berbuat kesalahan.³⁹⁾ Untuk dapat disebut telah melakukan perbuatan melawan hukum, diperlukan syarat adanya unsur kesalahan. Jadi, menurut teori *fictie* ini, badan hukum tidak dapat melakukan perbuatan

³⁹⁾ Ali Rido, *Badan Hukum dan Kedudukan Badan Hukum Perseroan, Perkumpulan, Koperasi, Yayasan, Wakaf*, Alumni, Bandung, 1983, hlm 34.

melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Sebaliknya, menurut teori organ yang menyamakan badan hukum dengan manusia sebagai suatu subyek hukum adalah suatu realitas sebagaimana halnya pada manusia pribadi, menyatakan, bahwa manusia bertindak dengan otak, tangan dan alat-alat lainnya, dengan kata lain dengan organ-organnya, maka demikian juga pada badan hukum bertindak dengan organ-organnya yang berupa pengurus. Karena itu badan hukum dapat bertindak dengan kehendaknya sendiri setelah melalui proses berfikir terlebih dahulu. Badan hukum bertindak sendiri dengan organ-organnya sebagai pengurus yang berupa manusia. Dalam melakukan tindakannya, badan hukum dapat juga melakukan kesalahan sehingga dapat pula melakukan perbuatan melawan hukum seperti yang tercantum dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.⁴⁰⁾ Namun untuk perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh bawahannya yang bukan merupakan bagian dari organ, badan hukum bertanggung jawab berdasarkan Pasal 1367 ayat (1) Kitab-Undang-Undang Hukum Perdata. Pertanggungjawaban akibat kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan melawan hukum tersebut terbatas pada sejauh mana wewenang dari organ atau bawahan dari suatu badan hukum tersebut. Jadi, dapat disimpulkan bahwa seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata apabila melakukan perbuatan melawan hukum tersebut saat seseorang itu bertindak dalam batas-batas wewenangnya

⁴⁰⁾ *Ibid*, hlm 35.

atau dengan kata lain bertindak atas nama badan hukum tersebut. Dalam hal perbuatan melawan hukum dilakukan oleh beberapa orang, mereka (para pelaku) harus bertanggung jawab bersama-sama. Tergantung kepada besar kecilnya kesalahan masing-masing. Untuk kerugian yang ditimbulkannya mereka bertanggung jawab secara tanggung-menanggung (tanggung-renteng).⁴¹⁾

C. Tanggung Jawab Hukum

Tanggung jawab merupakan konsekuensi dari suatu perbuatan melawan hukum, dimana bila seseorang menimbulkan kerugian akibat dari perbuatannya maka pelaku tersebut harus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh korban. Mengenai konsep tanggung jawab hukum terdapat 3 (tiga) jenis tanggung jawab hukum, yang meliputi tanggung jawab atas dasar kesalahan, tanggung jawab praduga bersalah dan tanggung jawab tanpa bersalah.

1. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan merupakan prinsip yang cukup umum digunakan dalam hukum pidana dan hukum perdata.

Ridwan Halim mendefinisikan tanggung jawab hukum sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada. Sedangkan Purbacaraka berpendapat bahwa tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan tiap orang untuk menggunakan hak dan/atau melaksanakan kewajibannya. Lebih lanjut ditegaskan, setiap pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan secara tidak memadai maupun yang dilakukan secara memadai pada

⁴¹⁾ Djaja S Meliala, *Hukum Perdata Dalam Perspektif BW*, Nuansa Aulia, Bandung, 2012, hlm 192.

dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggung jawaban, demikian pula dengan pelaksanaan kekuasaan.⁴²⁾

Prinsip ini menjelaskan bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut.

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan dirasa adil apabila kedudukan kedua belah pihak baik penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan mempunyai kemampuan yang sama membuktikan sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahannya.⁴³⁾ Namun dalam perkembangannya tanggung jawab atas dasar kesalahan tidak dapat diterapkan dalam angkutan udara, karena mengingat kedudukan perusahaan penerbangan dengan penumpang dan/atau pengirim barang tidak seimbang, perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi dan merupakan pihak yang berkompeten dalam bidang penerbangan sedangkan penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi.

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah

Perkembangan mengenai konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan tidak dapat diterapkan karena kedudukan pihak perusahaan penerbangan dan penumpang yang tidak seimbang.

⁴²⁾ <http://infodanpengertian.blogspot.co.id/2015/11/pengertian-tanggung-jawab-hukum-menurut.html> diakses pada 16 Juli 2016, pukul 21.18.

⁴³⁾ H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm 222.

Sehingga diperkenalkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah.

Menurut konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah, perusahaan penerbangan dianggap bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah.⁴⁴⁾

Kebaikan atau keuntungan dari konsep ini bagi pengguna jasa angkutan, baik penumpang atau pengiriman atau penerima kargo, adalah bahwa mereka tidak perlu membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut dalam menuntut santunan bila terjadi kerugian.⁴⁵⁾

Selain kebaikan atau keuntungan dari konsep tanggung jawab praduga bersalah, terdapat juga kelemahan dari konsep ini adalah bahwa prinsip ini dapat menyebabkan proses pembayaran santunan kepada para korban atau keluarganya memakan waktu yang lama.⁴⁵⁾ Hal ini disebabkan pengangkut memiliki kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawabnya, bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi bukan akibat dari kesalahannya.

Tanggung jawab praduga bersalah ini menjelaskan bahwa penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan sudah dianggap bersalah. Bila penumpang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan tentu tidak akan berhasil, karena tidak menguasai teknologi tinggi

⁴⁴⁾ *Ibid*, hlm 223.

⁴⁵⁾ E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara* Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999, *PT. Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008, hlm 232.*

⁴⁵⁾ *Ibid*, hlm 233.

penerbangan. Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah yang harus membuktikan adalah perusahaan penerbangan yang sering disebut dengan pembuktian terbalik (*Burden of Proof*) atau biasa disebut dengan pembuktian negatif. Jadi, apabila perusahaan penerbangan termasuk pegawai, agen, karyawan atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, perusahaan penerbangan bebas dari tanggung jawabnya dalam arti tidak akan membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang.

Sebagai konsekuensi dari berlakunya konsep tanggung jawab praduga bersalah ini, maka perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab, tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas (*limited*) sebesar jumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam peraturan perUndang-Undang nasional yang berlaku.⁴⁷⁾

Tanggung jawab ini menyatakan bahwa perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri, tetapi dapat juga membuktikan bahwa penumpang juga ikut melakukan kesalahan. Bila perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa penumpang ikut bersalah (*contribute*), maka tanggung jawab tidak sepenuhnya dibebankan kepada perusahaan penerbangan melainkan dibebankan pula kepada penumpang. Tanggung Jawab praduga bersalah ini biasa diterapkan pada kasus-kasus yang berhubungan dengan bagasi tercatat milik penumpang.

3. Tanggung Jawab Mutlak

Konsekuensi dari perbuatan pelaku yang menimbulkan kerugian bagi korban adalah pembebanan tanggung jawab berupa kewajiban

⁴⁷⁾ H.K Martono, *op.cit*, hlm 224.

membayar ganti rugi jika pelakunya bersalah atas tindakannya tersebut. Pengertian bersalah disini secara hukum diartikan, baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian. Hukum juga mengenal apa yang disebut dengan tanggung jawab tanpa kesalahan atau yang sering disebut dengan tanggung jawab mutlak.

Tanggung jawab mutlak adalah suatu tanggung jawab hukum yang dibebankan kepada pelaku perbuatan melawan hukum tanpa melihat apakah yang bersangkutan dalam melakukan perbuatannya itu mempunyai unsur kesalahan atau tidak, dalam hal ini pelaku dapat dimintakan tanggung jawab secara hukum, meskipun dalam melakukan perbuatannya itu dia tidak melakukannya dengan sengaja dan tidak pula mengandung unsur kelalaian, kurang hati-hatian, atau ketidakpatutan.⁴⁸⁾

4. Tanggung Jawab Hukum dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Pasal 1365 merupakan salah satu Pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menjelaskan mengenai perbuatan melawan hukum yang berlaku umum termasuk transportasi udara. Tanggung jawab atas dasar kesalahan terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ini. Menurut Pasal ini setiap perbuatan yang menimbulkan kerugian orang lain, mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab atas perbuatannya artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang diderita.⁴⁹⁾

⁴⁸⁾ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, *op.cit*, hlm 173.

⁴⁹⁾ H.K Martono, *op.cit*, hlm 285.

5. Tanggung Jawab Hukum dalam Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga menganut tanggung jawab atas dasar kesalahan, menyatakan bahwa seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya. Menurut Pasal ini tanggung jawab hukum terhadap orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga kesalahan pegawai, agen, karyawan, perwakilan yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan, apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan oleh perusahaan kepada orang tersebut. Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan berlaku terhadap semua transportasi udara. Dalam tanggung jawab atas dasar kesalahan, apabila penumpang ingin memperoleh ganti rugi atas kerugian yang diderita, penumpang wajib membuktikan kesalahan perusahaan.⁵⁰⁾

6. Tanggung Jawab Hukum Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Mengenai penerbangan lebih khusus diatur oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tanggung jawab hukum

⁵⁰⁾ H.K Martono, *op.cit*, hlm 286.

terhadap bagasi tercatat yang dianut oleh Undang-Undang ini adalah tanggung jawab mutlak, terlihat dari Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Dalam hal ini maskapai penerbangan dianggap bersalah tanpa harus dibuktikan oleh penumpang.