

Tanggungjawab Operator Pesawat Udara Terhadap Kerugian yang Diderita oleh Pihak Ketiga Dipermukaan Bumi Menurut Konvensi Montreal 2009 dan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

Dineu Widyasmara Anggari, Iman Sunendar
 Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung
 Jl. Tamansari No. 1 Bandung 40116
 dineuwidya8@gmail.com, imansunendar@gmail.com

Abstract—Aviation as an air transportation service which in its activities can cause accidents that cause harm to users and third parties on the surface of the earth. The problem of this research is how the aircraft operator responsibility regulations to third parties on the surface of the earth according to the Montreal Convention 2009. And also how the implementation of the responsibility of transporting aircraft to third parties on the surface of the earth according to Law No. 1 of 2009 jo. PERMENHUB 77/2011. This research method uses normative juridical research with a comparative approach, which is an approach by comparing two or legal rules. The research specification uses descriptive analysis. As well as data collection techniques for library studies by collecting secondary data. The results of this study are because the Montreal Convention 2009 has not yet been applied, the responsibility of operators towards third parties is governed by the national laws of each country. In Indonesian regulations regarding liability for losses suffered by third parties is considered unfair because the amount of compensation is determined by the seating capacity of the aircraft.

Keywords—*Responsibility, Air Law, Aircraft, Losses, Third Party*

Abstrak—Penerbangan sebagai Jasa transportasi udara yang dalam kegiatannya dapat menimbulkan kecelakaan yang menyebabkan kerugian kepada pengguna dan pihak ketiga di permukaan bumi. Permasalahan dari penelitian ini adalah bagaimana peraturan tanggungjawab operator pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi menurut Konvensi Montreal 2009. Dan juga bagaimana implementasi tanggungjawab pengangkut pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi menurut UU No 1 Tahun 2009 jo. PERMENHUB 77/2011. Metode Penelitian ini menggunakan penelitian yuridis normatif dengan pendekatan komparatif, yaitu pendekatan dengan memperbandingkan dua atau aturan

hukum. Spesifikasi penelitian menggunakan deskriptif analisis. Serta teknik pengumpulan data studi kepustakaan dengan cara mengumpulkan data sekunder. Hasil penelitian ini ialah karena Konvensi Montreal 2009 belum berlaku maka tanggungjawab operator terhadap pihak ketiga diatur oleh hukum nasional masing-masing negara. Dalam peraturan Indonesia mengenai tanggungjawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga dirasa tidak adil karena besaran kompensasi ditentukan oleh kapasitas tempat duduk pesawat.

Kata Kunci—*Tanggungjawab, Hukum Udara, Pesawat, Kerugian, Pihak Ketiga*

I. PENDAHULUAN

Penerbangan sebagai Jasa pelayanan transportasi udara telah menarik perhatian masyarakat pengguna jasa penerbangan, karena penerbangan memiliki kecepatan tinggi dengan tidak memiliki kepadatan di udara. Dalam kegiatannya penerbangan dapat menimbulkan kecelakaan pesawat udara. Kecelakaan pesawat udara dapat menyebabkan kerugian baik kepada pengguna maupun pihak ketiga di permukaan bumi. adanya kerugian maka menimbulkan adanya tanggungjawab operator pesawat udara terhadap kerugian yang diderita oleh korban.

Aturan Internasional mengenai tanggungjawab operator pesawat udara terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi diatur dalam Konvensi Montreal 2009. Dalam Hukum Udara Indonesia pengaturan mengenai tanggungjawab terhadap pihak ketiga di permukaan bumi, terdapat didalam UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Untuk jumlah ganti kerugian atau perhitungan besaran ganti kerugian diatur dalam PERMENHUB 77

Tahun 2011.

Dalam implementasinya, Konvensi Montreal 2009 belum dapat diberlakukan, dikarenakan Konvensi Montreal 2009 belum memenuhi persyaratan ratifikasi, sehingga aturan mengenai tanggungjawab operator pesawat udara terhadap pihak ketiga diatur oleh Hukum Nasional masing-masing negara. Akan tetapi dalam Hukum Nasional Indonesia tentang penerbangan tanggungjawab operator pesawat udara tidak sepenuhnya sesuai dengan Konvensi Montreal 2009. Selain itu, besaran ganti kerugian yang diatur oleh Hukum Nasional Indonesia ditetapkan berdasarkan kapasitas tempat duduk pesawat, hal ini menimbulkan ketidakadilan terkait dengan pemberian kompensasi kepada pihak ketiga.

II. LANDASAN TEORI

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan resiko. Lalu tanggungjawab hukum muncul apabila salah satu pihak melakukan kesalahan, dan kesalahan tersebut diakibatkan oleh wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum. Dalam hukum terdapat tiga prinsip tanggung jawab, yaitu:

1. Prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan, menurut prinsip ini setiap yang melakukan kesalahan harus bertanggungjawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu.
2. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga, menurut prinsip ini seseorang dianggap selalu bertanggungjawab atas setiap kerugian yang ditimbulkan. Tetapi jika dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.
3. Prinsip tanggungjawab mutlak, menurut prinsip ini setiap yang melakukan kesalahan dianggap selalu bertanggungjawab membayar setiap kerugian yang timbul dari kesalahannya tersebut tanpa ada keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan.

Dalam kehidupan masyarakat, ada dua aturan hukum yang berlaku yaitu Hukum Nasional dan Hukum Internasional, dalam teori klasik ada 2 pandangan tentang hubungan Hukum Nasional dan Hukum Internasional yaitu paham dualisme dan paham monisme.

Menurut paham dualisme ini yang bersumber pada teori bahwa daya ikat hukum internasional bersumber pada kemauan negara, Hukum Internasional dan Hukum Nasional merupakan dua sistem atau perangkat hukum yang terpisah satu dari yang lainnya. Alasan yang diajukan oleh penganut aliran dualisme didasarkan pada alasan perbedaan sumber hukum, subyek hukum, dan perbedaan dalam dalam strukturnya daya laku atau keabsahan hukum.

Paham monisme didasarkan pada Hukum Internasional dan Hukum Nasional merupakan dua bagian dari satu kesatuan hukum yang mengatur kehidupan manusia. Akibatnya adanya persoalan hirarki antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional yang melahirkan beberapa pandangan yang berbeda dalam aliran monisme.

Pandangan monisme dengan primat Hukum Nasional, Hukum Internasional itu tidak lain merupakan lanjutan Hukum Nasional, hakikatnya menganggap bahwa Hukum Internasional itu bersumber pada Hukum Nasional. Paham monisme dengan primat Hukum Internasional, Hukum Nasional itu bersumber pada Hukum Internasional. Menurut paham ini, Hukum Nasional tunduk pada Hukum Internasional.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. *Pengaturan Mengenai Tanggungjawab Operator Pesawat Udara Terhadap Kerugian Yang Diderita Pihak Ketiga Di Permukaan Bumi Menurut Konvensi Montreal 2009*

Tanggungjawab terhadap pihak ketiga dipermukaan bumi saat ini diatur oleh Konvensi Montreal 2009. Tujuan dibuatnya Konvensi Montreal adalah untuk menjamin perlindungan atas kepentingan pihak ketiga yang menjadi korban, kompensasi yang wajar, dan juga perlunya keberlanjutan stabilitas industri penerbangan. Berdasarkan Konvensi Montreal 2009 setiap operator pesawat udara bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, baik orang maupun badan hukum.

Konvensi Montreal 2009 ini belum berlaku dikarenakan belum memenuhi persyaratan ratifikasi. Belum diberlakukannya Konvensi Montreal 2009, maka aturan mengenai tanggungjawab operator terhadap pihak ketiga masih diatur oleh Hukum Nasional masing-masing negara. Apabila terjadi kecelakaan pesawat udara yang menimbulkan kerugian kepada pihak ketiga maka Hukum Nasional pada lokasi kejadian dapat diberlakukan, akibatnya banyak terjadi ketidakseragaman dan menimbulkan ketidakpastian mengenai aturan tanggungjawab operator kepada pihak ketiga, hal ini menimbulkan persoalan ketidakpastian hukum terkait dengan kompensasi kepada pihak ketiga, dikarenakan Hukum Nasional yang mengatur mengenai tanggungjawab operator terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga berbeda di masing-masing negara.

B. *Implementasi Tanggungjawab Pengangkut Pesawat Udara Terhadap Kerugian Yang Diderita Pihak Ketiga Di Permukaan Bumi Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011*

Tanggungjawab terhadap pihak ketiga dipermukaan bumi dalam Hukum Nasional Indonesia saat ini diatur dalam UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan besaran kompensasi diatur dalam PERMENHUB 77/2011. Peraturan mengenai tanggungjawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga dalam PERMENHUB 77/2011 tidak sepenuhnya sesuai dengan Konvensi Montreal 2009, ada beberapa ketentuan tidak diatur dalam PERMENHUB 77/2011, seperti ketentuan mengenai kompensasi pihak ketiga yang menderita cacat mental, ketentuan mengenai kecelakaan yang melibatkan dua operator dan prioritas kompensasi. Selain itu, dalam PERMENHUB 77/2011 juga tidak diatur mengenai *sonic boom* (kebisingan) seperti

yang diatur oleh negara lain dalam Hukum Nasionalnya masing-masing.

Dalam PERMENHUB 77/2011 besaran tanggungjawab atau ganti kerugian yang akan diberikan oleh pengangkut kepada pihak ketiga dipermukaan bumi yang menderita kerugian ditetapkan berdasarkan kapasitas tempat duduk pesawat. Hal ini menimbulkan ketidakadilan terkait dengan pemberian kompensasi kepada pihak ketiga. Karena kapasitas kursi pesawat itu beragam, sedangkan massa atau berat dari pesawat udara tidak menutup kemungkinan pesawat yang berkapasitas tempat duduk terbatas memiliki berat yang sama atau lebih berat dari pesawat berkapasitas tempat duduk paling banyak.

IV. SIMPULAN

1. Pengaturan mengenai tanggungjawab operator terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga dipermukaan bumi dalam aturan internasional diatur oleh Konvensi Montreal 2009. Tanggungjawab dibebankan kepada operator pesawat udara. Besaran tanggungjawab untuk memberikan ganti kerugian kepada pihak ketiga ditentukan oleh massa/berat pesawat yang terlibat. Konvensi montreal ini belum berlaku karena belum memenuhi persyaratan ratifikasi. Apabila terjadi kecelakaan pesawat udara yang melibatkan dua atau lebih negara maka tanggungjawab operator terhadap pihak ketiga diatur oleh hukum masing masing negara.
2. Implementasi tanggungjawab pengangkut pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi menurut UU Penerbangan dan PERMENHUB 77/2011 telah berjalan. Akan tetapi dalam PERMENHUB 77/2011 tidak mengatur ketentuan mengenai kompensasi pihak ketiga yang menderita cacat mental, ketentuan mengenai kecelakaan yang melibatkan dua operator dan prioritas kompensasi seperti yang diatur oleh Konvensi Montreal 2009. Besaran kompensasi yang diatur oleh PERMENHUB 77/2011 besaran ganti kerugian ditetapkan berdasarkan kapasitas tempat duduk pesawat. Hal ini menimbulkan ketidakadilan terkait dengan pemberian kompensasi kepada pihak ketiga. Karena kapasitas kursi pesawat itu beragam, sedangkan massa atau berat dari pesawat udara tidak menutup kemungkinan pesawat yang berkapasitas tempat duduk terbatas memiliki berat yang sama atau lebih berat dari pesawat berkapasitas tempat duduk paling banyak.

V. SARAN

3. Konvensi Montreal 2009 memerlukan tambahan aturan tanggungjawab yaitu terkait dengan tanggungjawab operator mengenai *sonic boom* (kebisingan). Konvensi montreal juga memerlukan perubahan terkait dengan pembatasan atau

pengecualian tanggungjawab.

4. Aturan mengenai penetapan besaran ganti kerugian kepada pihak ketiga dipermukaan bumi dalam PERMENHUB 77/2011 yang ditetapkan berdasarkan kapasitas kursi pesawat, perlu diubah dengan ditetapkan berdasarkan massa atau berat pesawat yang terlibat seperti yang ditetapkan dalam Konvensi Montreal 2009.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Abdulkadir Muhammad, Hukum Perusahaan Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung 2010.
- [2] E. Saefullah Wiradipradja, Pengantar Hukum Udara, PT Alumni, Bandung, 2014
- [3] E. Saefullah Wiradipradja, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional, Yogyakarta: Liberty, 1989.
- [4] Mochtar Kusumaatmadja, Etty R.Agoes, Pengantar Hukum Internasional, PT Alumni, Bandung, 2015.
- [5] Konvensi Montreal 2009
- [6] Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009
- [7] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011