

Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Kepada Konsumen Penerbangan Yang Diakibatkan Oleh Perbuatan Melawan Hukum Penumpang Pesawat Udara Menurut Konvensi Montreal 1999 Dan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

Nurchahaya Siregar, Zulfebriges
Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum
Universitas Islam Bandung
Bandung, Indonesia
nurchayahacwitz@gmail.com

Abstract — Airplanes in conducting flight activities can cause accidents. Airplane accidents can be caused by the airline or passengers. Therefore, the aim of this study is to determine the responsibility of airlines for losses caused by acts of unlawful acts against aircraft passengers both in the 1999 Montreal Convention and Law No. 1 of 2009 Jo. PERMENHUB 77/201. This research method uses a normative juridical approach, namely research that emphasizes the science of law. The research specification uses descriptive analysis. The library research data collection technique is done by collecting secondary data. The analysis method uses qualitative juridical and uses systematic interpretation to link more than one legislation. The result of this research is that airlines are still responsible, based on article 141 paragraph (1) of Law No.1 of 2009 concerning Aviation, and Article 17 paragraph 1 of the 1999 Montreal Convention, illegal acts that occur on an airplane and are committed by passengers or airlines cause damage to someone else, including the responsibility of the airline and can ask for compensation from the airline concerned.

Keywords — Responsibility, Loss, Unlawful Acts, Passenger.

Abstrak—Pesawat udara dalam melakukan kegiatan penerbangan dapat menimbulkan kecelakaan. Kecelakaan pesawat udaradapat disebabkan oleh maskapai atau penumpang. Oleh karena itu tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum penumpang pesawat udara baik dalam Konvensi Montreal 1999 maupun UU No 1 Tahun 2009 Jo. PERMENHUB 77/201. Metode Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian yang menekankan kepada ilmu hukum. Spesifikasi penelitian menggunakan deskriptif analisis. Teknik pengumpulan data studi kepustakaan, dilakukan dengan cara mengumpulkan data sekunder. Serta metode analisis menggunakan yuridis kualitatif serta menggunakan penafsiran sistematis untuk menghubungkan perundang-undangan yang lebih dari satu. Hasil dari penelitian ini adalah maskapai tetap bertanggungjawab, berdasarkan pasal 141 ayat

(1) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dan pasal 17 ayat 1 Konvensi Montreal 1999, perbuatan melawan hukum yang terjadi dalam pesawat dan dilakukan oleh penumpang ataupun maskapai yang menyebabkan kerugian kepada seseorang lainnya, termasuk kepada tanggungjawab maskapai dan dapat meminta ganti kerugian kepada pihak maskapai yang bersangkutan.

Kata Kunci—Tanggungjawab, Kerugian, Perbuatan Melawan Hukum, Penumpang.

I. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi penerbangan saat ini semakin pesat sehingga kebutuhan terhadap transportasi (pesawat udara) ini sangat tinggi. Pesawat udara mempunyai fungsi strategis bagi setiap negara yang dapat kita lihat dalam berbagai aspek, seperti: aspek militer, ekonomi, angkutan penumpang, angkutan barang dan lain-lain. Pesawat udara menjadi satu-satunya alternatif sebagai transportasi yang cepat, efisien, dan ekonomis bagi masyarakat dunia, baik dalam penerbangan domestik maupun luar negeri. Dengan adanya perkembangan teknologi penerbangan ini tidak dapat menghilangkan terjadinya resiko kecelakaan atau insiden pesawat terbang.

Insiden adalah suatu kejadian, selain kecelakaan yang di asosiasikan dengan operasi pesawat yang dapat mempengaruhi keselamatan operasi. Kecelakaan pesawat udara, melahirkan konsekuensi hukum bagi maskapai penerbangan berupa tanggung jawab untuk memberikan kompensasi. Tanggung jawab maskapai penerbangan kepada konsumen penerbangan di atur dalam perjanjian internasional dan hukum nasional. Dalam perjanjian internasional di atur dalam Konvensi Montreal 1999.

Pasal 17 ayat (1) Konvensi Montreal 1999 menyebutkan bahwa “*The carrier is liable for damage*

sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”

Dalam hukum nasional tanggung jawab tersebut di atur dalam UURI No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Jo Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Pasal 141 ayat (1) yang berbunyi: “*pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara*”. Dan pasal 1 angka 3, yaitu “*Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga*”.

Kecelakaan yang menimbulkan Kerugian yang di alami penumpang tidak hanya di sebabkan oleh pihak maskapai namun gangguan dalam penerbangan oleh atau antara penumpang pesawat telah menjadi masalah yang semakin meningkat dalam perjalanan udara modern. Seperti yang terjadi dalam penerbangan dari Newcastle ke Ibiza, seorang penumpang dilaporkan hampir kehilangan telinganya setelah digigit oleh penumpang lain dalam perkelahian di pesawat. Kasus serupa pun terjadi dalam kasus Tsevas, dimana kerugian diderita oleh seorang penumpang wanita yang disentuh, dibelai, dan dicium oleh seorang penumpang lain yang sedang mabuk yang duduk di sebelahnya.

Berdasarkan ketentuan Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 yang menyatakan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan yang diderita dalam kasus kematian atau cedera tubuh seorang penumpang dengan syarat hanya bahwa kecelakaan yang menyebabkan kematian atau cedera itu terjadi di atas pesawat atau dalam perjalanan dari salah satu operasi memulai atau turun dari pesawat.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: “Bagaimanakah pengaturan tanggungjawab maskapai penerbangan kepada konsumen penerbangan yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum penumpang pesawat udara menurut konvensi montreal 1999 dan undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan 77 Tahun 2011? dan Apakah kerugian yang diderita oleh konsumen penerbangan yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum penumpang pesawat udara dapat diberikan kompensasi menurut konvensi montreal 1999 dan undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan 77 Tahun 2011?”

Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini diuraikan dalam pokok-pokok sbb.

1. Untuk mengetahui pengaturan tanggung jawab maskapai penerbangan kepada konsumen penerbangan yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum penumpang pesawat udara

menurut Konvensi Montreal 1999 dan undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan 77 Tahun 2011.

2. Untuk mengetahui kerugian yang diderita oleh konsumen penerbangan yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum penumpang pesawat udara dapat diberikan kompensasi menurut konvensi montreal 1999 dan undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan 77 Tahun 2011.

II. LANDASAN TEORI

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, perjanjian pengangkutan udara adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Pada perjanjian angkutan pada penerbangan teratur tidak dijumpai suatu perjanjian tertulis. Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya Perjanjian angkutan udara; karena tanpa diberikannya dokumen angkutan tetap ada suatu Perjanjian angkutan. Adapun macam macam Dokumen Angkutan adalah tiket penumpang, tiket Bagasi, surat muatan udara, dan dokumen angkutan lainnya.

Timbulnya kewajiban antara kedua belah pihak dalam hal ini yaitu karena adanya perjanjian pemakai jasa angkutan dan pengusaha angkutan Udara yang dilakukan dan disetujui sebelumnya. Hak pengangkut dalam pengangkutan Udara antara lain adalah sebagai berikut.

1. Di dalam Pasal 7 ayat (1), disebutkan bahwa pengangkut berhak untuk meminta kepada pengirim barang atau untuk membuat surat muatan udara.
2. Di dalam Pasal 9, disebutkan bahwa pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk membuat surat muatan udara, jika ada beberapa barang.
3. Pengangkut juga berhak menolak pengangkutan penumpang jika ternyata identitas penumpang tidak jelas.
4. Hak pengangkut yang dicantumkan dalam tiket

penumpang yaitu hak untuk menyelenggarakan angkutan kepada perusahaan pengangkutan lain, serta pengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui, semuanya tetap ada ditangan pengangkut udara.

Kewajiban-kewajiban pengangkut pada umumnya antara lain adalah sebagai berikut.

1. Mengangkut penumpang atau barang-barang ketempat tujuan yang telah ditentukan.
2. Menjaga keselamatan, keamanan penumpang, bagasi barang dengan sebaik-baiknya.
3. Memberi tiket untuk pengangkutan penumpang dan tiket bagasi.
4. Menjamin pengangkutan tepat pada, waktunya.
5. Mentaati ketentuan-ketentuan penerbangan yang berlaku.

Kemudian penumpang sebagai salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan udara, Penumpang memiliki kewajiban sebagai berikut:

1. Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya;
2. Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untu itu;
3. Menunjukkan tiket kepada pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta;
4. Tunduk kepada peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya; dan
5. Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang berbahaya atau barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

Hak hak yang dimiliki oleh penumpang dalam penerbangan adalah sebagai berikut :

1. Penumpang berhak untuk diangkut oleh angkutan udara setelah disepakati perjanjian pengangkutan.
2. Penumpang berhak atas pelayanan yang layak.
3. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian yang diakibatkan oleh angkutan udara didalam pesawat udara / dan naik turunnya pesawat udara.
4. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak.
5. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian atas kejadian tidak terangkut nya penumpang.
6. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian atas keterlambatan penerbangan.
7. Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian dari angkutan udara berhak mengajukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Pesawat udara dalam kegiatan penerbangan atau pengoperasian pesawat udara dapat menimbulkan

kecelakaan. Dalam Pasal 1 angka 12 PERMENHUB 77/2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.

Kemudian, Annex 13 Konvensi Chicago menyebutkan bahwa definisi kecelakaan adalah: Suatu kejadian yang terkait dengan pengoperasian pesawat terbang yang terjadi antara saat seseorang naik pesawat dengan tujuan terbang sampai semua orang tersebut mendarat, di mana:

1. seseorang mengalami luka fatal atau serius akibat: - berada di dalam pesawat, atau - kontak langsung dengan bagian mana pun dari pesawat, termasuk bagian yang terlepas dari pesawat, atau - paparan langsung terhadap ledakan jet, kecuali ketika cedera berasal dari sebab alamiah, yang disebabkan sendiri atau diderita oleh orang lain, atau ketika cedera tersebut adalah penumpang gelap yang bersembunyi di luar area yang biasanya tersedia bagi penumpang dan kru; atau
2. pesawat mengalami kerusakan atau kegagalan struktural yang: - mempengaruhi kekuatan struktural, kinerja atau karakteristik penerbangan pesawat, dan - biasanya akan memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen yang terkena dampak, kecuali untuk kerusakan atau kerusakan mesin, ketika kerusakan terbatas pada mesin, penutup atau aksesorinya; atau untuk kerusakan terbatas pada baling-baling, ujung sayap, antena, ban, rem, fairing, penyok kecil atau lubang tusukan pada kulit pesawat; atau
3. pesawat hilang atau benar-benar tidak dapat diakses.

Kecelakaan yang dialami oleh pesawat udara dapat menimbulkan kerugian, Kerugian yang berkaitan dengan pengangkutan udara dapat diderita atau menimpa pengguna dan pihak ketiga. Macam macam kerugiannya sebagai berikut:

1. Kematian
2. Luka-luka
3. Cacat tubuh baik cacat tetap total atau cacat tetap sebagian
4. Kerugian akibat Hilang, musnah, rusaknya bagasi.
5. Kerugian akibat Hilang, musnah, rusaknya kargo.
6. Kerugian akibat keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo,
7. Kerugian karena tidak terangkutnya penumpang sesuai jadwal dengan alasan kapasitas pesawat.

Macam macam kerugian dalam konvensi montereal 1999

1. Kematian
2. Luka luka
3. Kerugian akibat kehancuran, kehilangan, atau kerusakan barang
4. Kerugian akibat kehancuran, kehilangan atau

- kerusakan kargo
- 5. Keterlambatan penumpang
- 6. Keterlambatan bagasi dan kargo

Kecelakaan yang menimbulkan kerugian bisa terjadi akibat adanya perbuatan melawan hukum dari salah satu pihak dalam Pengangkutan udara. Perbuatan melawan hukum dianggap terjadi dengan melihat adanya perbuatan dari pelaku yang diperkirakan memang melanggar undang-undang, bertentangan dengan hak orang lain, bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku, bertentangan dengan kesusilaan dan ketertiban umum, atau bertentangan dengan kepatutan dalam masyarakat baik terhadap diri sendiri maupun orang lain.

Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan perbuatan melawan hukum adalah sebagai berikut:

1. Kesalahan
2. Kesalahan adalah perbuatan yang sengaja maupun kurang hati-hatian (kelalaian, *negligence*). Kesengajaan dibuktikan dengan adanya maksud atau niat untuk menimbulkan akibat tertentu.
3. Kerugian
4. kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak kesatu, yang disebabkan oleh perbuatan yang melanggar norma oleh pihak lain.
5. sebab akibat yang dilakukannya.
6. Sebab akibat adalah bahwa antara kerugian dan kesalahan pada perbuatan melawan hukum harus ada hubungan kausalitas.

Sebagaimana hukum pada umumnya pelanggaran terhadap hukum menimbulkan konsekuensi berupa tanggung jawab. Dalam hukum dikenal dengan adanya tiga istilah mengenai tanggung jawab, yaitu *accountability*, *responsibility* dan *liability*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang merujuk hampir semua karakter resiko atau tanggungjawab, yang meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual dan potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan Undang-Undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, termasuk putusan, keterampilan, kemampuan, dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggungjawab atas Undang-Undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut: (sumber bacaan?)

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*basic on fault liability*) Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.
2. Prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab

(*Preseption of liability principle*). Dalam prinsip ini beban pembuktiannya ada pada si tergugat.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak, prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). *Strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya pada keadaan *force majeure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hubungan Antara Iklan Le Minerale (X) dengan Kesadaran Merek (Y)

Tanggung jawab pengangkut dalam Hukum Internasional diatur dalam Konvensi Montreal 1999 dari pasal 17-37. Pasal 17 menyatakan bahwa perusahaan pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita jika terjadi kematian atau cedera tubuh penumpang dengan syarat bahwa hanya kecelakaan yang menyebabkan kematian atau cedera terjadi didalam pesawat atau selama operasi naik atau turun pesawat. Ganti kerugian yang akan diberikan akibat kejadian yang menyebabkan kematian atau cedera tubuh tidak lebih dari 100.000 Special Drawing Rights (SDR) untuk setiap penumpang. Dalam Hukum Nasional Indonesia aturan mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam pasal 141 ayat (1) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri no.77 tahun 2011 mengenai Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dari dua aturan tersebut dapat disimpulkan bahwa pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.

Untuk jumlah ganti kerugiannya, penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; sedangkan penumpang yang meninggal pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang;

Sementara penumpang yang dinyatakan cacat tetap total diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang, kemudian untuk penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian diberikan ganti kerugian sebagai berikut:

Cacat tetap sebagian	Besaran kerugian
a. Satu mata	Rp. 150.000.000,-
b. Kehilangan pendengarn	Rp. 150.000.000,-
c. Ibu jari tangan kanan	Rp. 125.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 62.500.000,-
d. Jari telunjuk kanan	Rp. 100.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 50.000.000,-
e. Jari telunjuk kiri	Rp. 125.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 25.000.000,-
f. Jari kelingking kanan	Rp. 62.500.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 20.000.000,-
g. Jari kelingking kiri	Rp. 35.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 11.500.000,-
h. Jari tengah atau jari manis kanan	Rp. 50.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 16.500.000,-
i. Jari tengah atau jari manis kiri	Rp. 40.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 13.000.000,-

Ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

B. Kerugian

Faktor keselamatan adalah hal yang menjadi prioritas dalam dunia penerbangan, dengan tujuan agar penumpang dan awak pesawat selama penerbangan tidak mendapat gangguan baik dari media udara, pesawat yang ditumpungnya juga pendukung penerbangan mulai dari kondisi airport, pengaturan penerbangan sampai kepada para operator di udara maupun di darat.

dalam menjalankan kegiatan pengangkutan udara, Pengangkut wajib memperhatikan keamanan dan keselamatan penumpang. Yang di maksud dengan pengangkutan itu sendiri adalah perjanjian yang tidak tertulis, tiap pihak mempunyai kebebasannya dalam menentukan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi dalam pengangkutan.

Oleh karena itu, berdasarkan pasal 141 ayat (1) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangannya, dan pasal 17 ayat 1 Konvensi Montreal 1999, perbuatan melawan hukum yang terjadi dalam pesawat dan dilakukan oleh penumpang ataupun maskapai yang menyebabkan kerugian kepada seseorang lainnya, termasuk kepada tanggung jawab maskapai dan dapat meminta ganti kerugian kepada pihak maskapai yang bersangkutan.

Berdasarkan hal tersebut maka, kasus perbuatan melawan hukum yang terjadi pada maskapai easyjet masuk kedalam kategori kecelakaan pesawat udara, pada kasus tersebut penumpang berkelahi didalam pesawat dan hampir menyebabkan salah satu penumpang kehilangan telinganya. Perkelahian terjadi pada saat pesawat sedang dalam perjalan dari London, Inggris menuju Antalya, Turki, hal ini lah yang menyebabkan kasus ini termasuk ke dalam kategori kecelakaan. Pihak maskapai pun telah lalai dalam menjalankan memberikan keselamatan dan keamanan saat berada di pesawat. Atas kejadian tersebut maka pihak maskapai di haruskan untuk bertanggung jawab.

Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan pasal 141 (1) dan 17 ayat 1 Konvensi Montreal 1999, maskapai tetap bertanggung jawab atas perbuatan melawan yang dilakukan oleh penumpang kepada penumpang lainnya dan penumpang yang menderita kerugian dapat diberikan kompensasi yang sesuai dengan aturan yang diberlakukan. Dalam kasus ini maka akan diberlakukan aturan internasional, yaitu Konvensi Montreal 1999. Konvensi Montreal 1999 memberikan besaran ganti kerugian bagi penumpang yang mengalami kematian atau cedera tubuh yang besarnya tidak lebih dari 100.000 Special Drawing Rights (SDR) untuk setiap penumpang.

Kemudian kasus kedua, terjadi pada kasus Tsevas, dimana seorang penumpang wanita disentuh, dibelai, dan dicium oleh seorang penumpang lain yang sedang mabuk yang duduk di sebelahnya. Sebelum kejadian itu, penumpang wanita tersebut sudah meminta kepada awak kabin untuk memindahkan tempat duduk pelaku ke tempat lain. Awak kabin mengabaikan keluhannya dan terus melayani pelaku dengan memberikan alkohol lebih banyak.

Kasus tersebut termasuk kedalam kategori kecelakaan karena adanya serangan tidak terduga, tidak biasa dan di luar kuasa penumpang selama berada di dalam pesawat. Penolakan awak pesawat dalam hal ini adalah pramugari untuk merespon keluhan penumpang wanita tersebut atas penyajian alkohol yang berlebihan kepada pelaku/penumpang lain menjadi penyebab kecelakaan. Pelayanan dari pramugari dianggap karakteristik perjalanan

udara dan memiliki kaitannya dengan pengoperasian pesawat udara. Maskapai penerbangan itu dipastikan bertanggung jawab atas kerusakan. Dapat disimpulkan bahwa tidak hanya kejadian yang tidak terduga atau tidak biasa terkait dengan operasi teknis pesawat merupakan kecelakaan, tetapi juga kejadian tak terduga atau tidak biasa yang terkait dengan layanan lain yang disediakan oleh pengangkut.

Adanya serangan yang tak terduga yang dilakukan oleh penumpang kepada penumpang lainnya merupakan tanggung jawab dari pengangkut, hal ini dikarenakan adanya pengabaian keluhan penumpang kepada pramugari. Oleh karena itu, pihak pengangkut tetap harus bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi, berdasarkan Pasal 141 ayat (1) Undang undang penerbangan dan Konvensi Montreal 1999 pasal 17 ayat 1, pengangkut bertanggung jawab atas peristiwa nyang terjadi pada saat naik turun nya pesawat udara. besaran ganti kerugian yang akan diterima oleh penumpang yang mengalami kerugian, berdasarkan Konvensi Montreal 1999 akan diberikan ganti kerugian yang besarnya tidak lebih dari 100.000 Special Drawing Rights (SDR) untuk setiap penumpang.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan konvensi montreal tahun 1999 tidak mengatur mengenai tanggung jawab maskapai terhadap perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh penumpang. Akan tetapi dalam pasal 141 ayat 1 Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan konvensi montreal 1999 pasal 17 ayat 1. Kedua aturan tersebut menyatakan bahwa pengangkut bertanggungjawab atas suatu peristiwa yang terjadi di dalam pesawat pada saat naik turun nya pesawat udara. maka berdasarkan hal tersebut perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh penumpang di dalam pesawat udara termasuk kepada bagian dari tanggung jawab pengangkut.

Kerugian yang diderita oleh konsumen dalam hal ini penumpang yang diakibatkan oleh penumpang lainnya dapat diberikan kompensasi dari pengangkut yang bersangkutan. Hal ini dikarenakan dalam pasal 141 ayat 1 Undang Undang No 1 Tahun 2009 dan pasal 17 ayat 1 Konvensi Montreal 1999 yang menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas setiap peristiwa yang terjadi di dalam pesawat mulai dari naik nya pesawat sampai turunnya pesawat udara di tempat tujuan. Kompensasi yang akan diberikan berdasarkan konvensi montreal 1999 tidak lebih dari 100.000 Special Drawing Rights (SDR) untuk setiap penumpang.

V. SARAN

1. Undang Undang No 1 Tahun 2009 dan Konvensi Montreal 1999 kedua nya tidak mengatur mengenai

perbuatan melawan hukum yang dilakukan penumpang di dalam pesawat. Seharus nya aturan tersebut diatur dalam Konvensi Montreal maupun Hukum Nasional masing masing negara.

2. Sebagai bentuk pencegahan agar tidak terulang kembali kasus yang sama, maka diperlukan pengarahannya kepada setiap penumpang dan memberikan sanksi kepada penumpang yang melakukan perbuatan hukum agar dapat memberik efek jera.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Abdulkadir Muhammad, Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti, 2008.
- [2] Annex 13, Terjemahan.
- [3] Baiq Setiani, "Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan", Jurnal Ilmu Hukum Novelty, Volume 7, Nomor 1, Februari, 2016.
- [4] E. Suherman, "Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan", Cet.II, Alumni, Bandung, 1979.
- [5] E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, PT. Alumni, Bandung, 2008.
- [6] Konvensi Montreal 1999
- [7] Nonong Nadya Rizqa, "Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terhadap Penumpang Pesawat Udara Akibat Hijacking Menurut Hukum Internasional", Syiah Kuala Law Jurnal, Vol.2 (3) Desember 2018.pp.,
- [8] Nyi Ketut Putri Adi Gunarti Dkk, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerugian Pengguna Jasa Angkutan Barang Karena Kelalaian Pekerja Dalam Perjanjian Pengangkutan*, Karya Tulis Ilmiah, Universitas Udayana.
- [9] Ordonansi Pengangkutan Udara Pasal 5 ayat (2), pasal 6 ayat (5) dan pasal 7 ayat (2). Cf. Konvensi Warsawa Pasal 3 ayat (2), Pasal 4 ayat (4) dan Pasal 5 ayat (2)
- [10] PERMENHUB 77/2011
- [11] Ridwan H.R, "Hukum Administrasi Negara", Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.
- [12] Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta PT Widiasarana Indonesia, 2006
- [13] Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 1979
- [14] Syaiful Syafar, "Sesama Penumpang Berkelahi dalam Pesawat, Telinganya Nyaris Putus", <https://kaltim.tribunnews.com/2015/08/19/sesama-penumpang-berkelahi-dalam-pesawat-telinganya-nyaris-putus>
- [15] UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.